



Fragmentación y segregación: el fenómeno “countries” en la Ciudad de Córdoba

Autora: Mariana Reyna Iglessias

correo: mariana_r86@hotmail.com

Tutora: Blanca Arellano Ramos

Fecha : Octubre de 2015



ÍNDICE

1	Introducción	4
1.1	Planteo del problema o introducción general	4
1.2	Preguntas de investigación	5
1.3	Objetivo principal	6
1.4	Objetivos específicos	6
1.5	Metodología	6
2	Estado del arte	8
2.1	La Ciudad Contemporánea	8
2.2	La ciudad latinoamericana	9
2.3	Concepto de <i>gated communities</i> o barrios cerrados	12
2.4	Concepto de Segregación y Fragmentación	16
2.5	Segregación y fragmentación en “ <i>gated communities</i> ”	23
2.6	Concepto de Sostenibilidad Urbana	26
2.6.1	Corriente de New Urbanism	29
3	Gated Communities en Argentina	31
3.1	Historia y causas de su aparición	31
3.2	Marketing y Publicidad	36
3.2.1	Análisis de ejemplo: Urbanización LIVETTE (Córdoba)	37
3.3	Caso paradigmático: Nordelta (Buenos Aires)	41
4	Countries en Córdoba	44
4.1	La ciudad de Córdoba	44
4.1.1	Córdoba y la situación medioambiental	48
4.1.2	Análisis FODA de la ciudad	49
4.2	Crecimiento Urbano	51

4.3	Normativas y ordenanzas	57
4.3.1	Procedimiento de aprobación de un “country”	59
4.4	Countries en la ciudad de Córdoba.....	61
4.4.1	Fragmentación en el tejido urbano.....	65
4.5	Country Las Delicias.....	66
4.6	Comparación con lineamientos del New Urbanism	67
4.7	“Sensación” de inseguridad	69
5	Conclusiones	72
6	Anexo Gráfico	75
7	Bibliografía	78

1 Introducción

1.1 Planteo del problema o introducción general

La aparición de barrios cerrados y “countries” en los países latinoamericanos constituye un fenómeno urbano que va en constante crecimiento con el transcurso de los años. Este tipo de urbanizaciones se presenta en todos los casos, a modo de islas o células independientes y autosuficientes que guardan escasa o nula relación con el tejido urbano de la ciudad a la que pertenecen. Esta ruptura con el entorno urbano se evidencia no sólo a nivel físico, sino que también impacta en el modo que se desarrollan las relaciones sociales entre ciudadanos, por lo que sería correcto afirmar que las consecuencias sociales de este nuevo tipo residencial son igual de importantes que los efectos sobre el territorio y el contexto físico-espacial.

El crecimiento y el auge de este tipo de desarrollos inmobiliarios, se debe a que cada vez son más personas las que eligen el tipo de vida “*a la americana*”, donde los espacios verdes, las residencias amplias, el ambiente tranquilo y familiar son los protagonistas, sumado a la *seguridad*, como factor primordial en las ciudades latinoamericanas a la hora de optar por este tipo de urbanizaciones. Sin embargo, se debe tener en cuenta que residir en barrios cerrados o comúnmente llamadas “*gated communities*” en inglés, implica una experiencia de la realidad totalmente condicionada, ya que funcionan como “burbujas” ajenas a lo que sucede en su entorno, del que están separadas mediante elementos (barreras, rejas, muros, murallas, entre otros), que delimitan claramente el adentro del afuera, el pertenecer o el ser excluido. Este tipo de espacios a su vez, contribuyen claramente a la pérdida de la mixtura social entre sus residentes, ya que todos pertenecen en mayor o menor medida a una misma clase social, y realizan sus actividades de ocio por ejemplo dentro del barrio mismo sin interactuar con la ciudad “abierta”.

Es importante destacar que el concepto de *privatización*, se hace presente en muchos aspectos de esta nueva forma de vida, por ejemplo, se privatizan los espacios que siempre fueron públicos, de la comunidad, donde las aceras, plazas y espacios verdes pasan a manos de empresas privadas que se encargan de su limpieza y mantenimiento, así como la seguridad ciudadana, que tendría que ser responsabilidad del Estado, también se privatiza en este caso. Se enfatiza el uso del *transporte privado*, llegando a una dependencia casi total del automóvil, que se convierte en un requisito indispensable para vivir en una urbanización de estas características, ya que la ubicación es periférica, lejos del centro urbano y no cuentan con una red de transporte público que abarque esas zonas, por lo que para trasladarse y realizar las actividades, los residentes deben contar con por lo menos un automóvil propio.

La ciudad de Córdoba en Argentina no escapa a este fenómeno de “*guettización*”, como muchos urbanistas lo denominan, que apareció en la década del '90 junto a un modelo de gobierno neoliberal, donde el “*american way of life*” tomó protagonismo como símbolo de status social, se privatizaron servicios del Estado y se cerraron numerosas fábricas aumentando la tasa de desocupados.

Como contraposición de la aparición de los primeros “countries” en la Argentina, también surgieron las “villas miserias”, como resultado de las medidas nombradas anteriormente, que constituyen el fiel reflejo de la marcada desigualdad social y económica que afecta a toda Latinoamérica. Según cada país este tipo de asentamientos irregulares recibe un nombre diferente: favelas en Brasil, ciudadelas en Bolivia, cantegriles en Uruguay, villas miserias o de emergencia en Argentina, etc. pero siempre hacen referencia a conjuntos de viviendas precarias, sin planificación alguna, situadas espontáneamente por ejemplo a orillas de cauces de agua, carreteras, vías de ferrocarril y muchas veces próximos a los barrios cerrados porque sus residentes trabajan allí, ya sea como mano de obra en la construcción, mantenimiento de los espacios comunes o personal doméstico. El presente trabajo no abordará esta forma residencial, pero sí se analizarán las relaciones que guarda con las “gated communities” como elemento antagónico a éstas.

Habiendo caracterizado a modo de introducción, el tipo de urbanización que se estudiará, a continuación, se desarrollan los objetivos y preguntas de investigación del trabajo. El desarrollo se estructura en 2 partes principales que serán los ejes de la tesina. La primera es una revisión de la literatura referida a las “gated communities” y en 2do lugar se aborda el caso específico de la ciudad de Córdoba (Argentina), con el correspondiente análisis de ejemplos y el impacto de este fenómeno urbano en la ciudad desde un enfoque de sostenibilidad ambiental para verificar por último si este modelo urbano es sostenible social, económico y ambientalmente.

Finalmente, la investigación se orienta a intentar comprender si el modelo urbano adoptado por la ciudad de Córdoba es el indicado para conseguir un desarrollo urbano sostenible, si tiene efectos de fragmentación y segregación o si se deberían tomar en cuenta otras opciones.

1.2 Preguntas de investigación

En las ciudades latinoamericanas, donde la inseguridad de toda índole-económica, física, laboral y social- acampa por doquier, se impone el modelo de la huida de la realidad y del aislamiento. Quien tiene dinero para ello, abandona la ciudad para refugiarse en los lugares míticos. (Zaida Muxí, 2009). Se impone una vida urbana basada en el traslado de un lugar a otro, buscando bienestar, felicidad, calidad y nivel de vida, sorteando los espacios contaminados y la calle urbana propia de la ciudad, evadiendo de cierta forma la realidad urbana.

De esta forma resultan los procesos de segregación y fragmentación en las ciudades, que son los focos del presente trabajo, donde se intentará aportar elementos para responder las siguientes preguntas de investigación:

- ¿Qué razones hay para que los barrios cerrados sean considerados sinónimos de calidad de vida y sostenibilidad urbana y porque son la opción cada vez más elegida por la clase media/alta? ¿Existe una planificación urbana acorde al crecimiento de este tipo de urbanizaciones?

- ¿Producen efectos de segregación y fragmentación en el tejido urbano?
- ¿Son sostenibles social, ambiental y económicamente este tipo de urbanizaciones en la ciudad de Córdoba?

1.3 Objetivo principal

Será determinar si el crecimiento de las “countries” en la ciudad de Córdoba es positivo para su desarrollo, si fomentan el desarrollo sostenible de la ciudad y si contribuyen o no a la fragmentación y segregación social entre sus ciudadanos y en el tejido urbano.

1.4 Objetivos específicos

Para cumplir con el objetivo principal de la investigación se llevará a cabo:

- Revisión exhaustiva de la literatura relacionada al tema de “*gated communities*” a nivel global y local para explicar los conceptos que se abordarán.
- Se caracterizarán “*gated communities*” de Argentina y de Córdoba como ejemplos que ilustren los conceptos abordados en el Estado del Arte.
- Se presentará el caso específico de Córdoba, desde la aparición de los 1eros “countries” hasta la actualidad. Se analizará un caso para responder a las preguntas de investigación planteadas.
- Se responderán las preguntas de investigación a partir de lo desarrollado en la tesina y se extraerán conclusiones.

1.5 Metodología

El presente proyecto de investigación es de carácter analítico principalmente, por lo que la metodología para cumplir con los objetivos del mismo será en su mayoría de carácter cualitativo, es decir se hará una revisión bibliográfica profunda, con recopilación y análisis de datos cualitativos y en menor medida, cuantitativos:

- Análisis cualitativo a partir de búsqueda bibliográfica del concepto de *gated communities* y su efecto en las dinámicas urbanas.
- Observación y posterior análisis de publicidades gráficas y televisivas donde se promocionan desarrollos urbanos privados cerrados, con el fin de conocer los referentes iconográficos a los que se alude, que conceptos y valores reflejan.
- Presentación de la estructura urbana de la ciudad de Córdoba a fin de entender su proceso de crecimiento urbano y planificación
- Ejemplificación de 2 “*gated communities*” como casos paradigmáticos.
- Para justificar la sostenibilidad o no de los barrios cerrados se procede a la confección de una ficha que señale el cumplimiento o no de los puntos que propone la corriente de desarrollo sustentable llamada “*New Urbanism*”.
- Revisión y análisis de los planes urbanísticos de la Ciudad de Córdoba tales como: Bases para el Plan Director de la Ciudad de Córdoba. Lineamientos y

Estrategia General para el ordenamiento del territorio, Plan Director de la Ciudad de Córdoba y el Plan Director Córdoba 2020.

- Se estudiarán especialmente ordenanzas y decretos correspondientes a usos de suelo, zonificación, urbanizaciones residenciales especiales, áreas para convenios urbanísticos, loteos autorizados con cerramiento perimetral y control de acceso, loteos aprobados, zonas hidrográficas, fraccionamiento de tierras, etc.
- Estudio cualitativo de los conceptos de Sostenibilidad y Ciudad Compacta con el fin de fundamentar futuras propuestas y conclusiones de la investigación.
- Utilización de la técnica F.O.D.A. para la ciudad de estudio, para poder arribar a un mayor entendimiento de la misma y proponer posibles soluciones o alternativas específicas para el caso.

2 Estado del arte

2.1 La Ciudad Contemporánea

Para enmarcar teóricamente el presente trabajo, es necesario conceptualizar el término de *ciudad*, y más específicamente el de la ciudad contemporánea: en su libro de la Ciudad Global (1991), la socióloga Saskia Sassen afirma que los cambios de la economía del último cuarto del siglo XX han reconfigurado ciudades como Nueva York, Londres, Tokio, Barcelona, San Pablo, México o Buenos Aires, cada una en su medida y con sus particularidades. Explica que se trata de territorios donde se articula la nueva economía, aquella que depende de las tecnologías de la información, y donde se encarnan las modalidades sociales y urbanas del orden mundial avanzado. Desde la arquitectura, con edificios emblema que alojan al poder financiero y a los servicios de producción punta, hasta la sociedad, con la aparición de nuevos estilos de vida y una evidente polarización de la población según estén dentro o fuera, incluidos o excluidos. Son ciudades que evidencian el dramático cambio que sufrió el sistema de la política interestatal a partir de la década del '80. Entonces los estados nacionales cedieron a la desregulación, la privatización y la apertura de sus economías a las firmas extranjeras. Empezó a crecer la participación de actores de las economías nacionales en el mercado global. Y, con ello, la conformación de esas urbes en nodos de la *globalización*.

En este contexto, se entiende la *ciudad multicultural* como un sistema enriquecido por su diversidad, en cambio, la *ciudad segregada* es la ciudad de la ruptura de la solidaridad social, y, eventualmente, el imperio de la violencia urbana (Bendit, 1993).

Por otra parte, en su libro de “La arquitectura de la ciudad global” (2009), la arquitecta Zaida Muxí, describe la ciudad como el lugar de la interacción de flujos y en la ciudad de la globalización se exagera la importancia de un tipo de corriente específica. La mejora de las infraestructuras para los flujos de comunicación y de información se realiza bajo la presión de un mayor flujo económico y laboral, allí donde confluyan las telecomunicaciones, las autopistas digitales y reales y las estaciones multimodales. “Mientras el espacio de los flujos está globalmente integrado, el espacio de los lugares está fragmentado localmente. Uno de los mecanismos esenciales de dominación de nuestro tiempo histórico es el predominio del espacio de los flujos sobre el espacio de los lugares, que da lugar a dos universos distintos en los que se fragmentan, diluyen y naturalizan las tradicionales relaciones de explotación. Las ciudades sólo podrán ser recuperadas por sus ciudadanos en la medida que se reconstruyan, de abajo a arriba, la nueva relación histórica entre función y significado mediante la articulación entre lo local y lo global” (Borja, Castells, 1998: 67).

El autor Michael Janoschka, en su artículo sobre “El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana” describe que en la ciudad contemporánea la expansión del mercado se ve reforzada por la privatización de sectores de servicios que anteriormente estaban protegidos por sistemas estatales de seguridad social. El menor grado de redistribución económica a través de subvenciones directas o indirectas conduce rápidamente a consecuencias espaciales. El mercado inmobiliario no ofrece muchas

oportunidades de elección a las clases de menores ingresos y se crea una división social del espacio urbano, como característica general del sistema de las ciudades actuales (Marcuse & Van Kempen, 2000). La consecuencia directa de la segregación social, económica o cultural y la exclusión es la conformación de una "clase baja" urbana (Mollenkopf & Castells, 1991). Al mismo tiempo, este proceso es acompañado por un movimiento de reclusión de ciertos barrios por parte de la población pudiente o clase alta. La división espacial como signo de la división y desintegración social se expresa ahora mediante barreras físicas y limitaciones en los accesos. Un aislamiento mutuo reemplaza el patrón (Leitbild, 2003) previo de la ciudad abierta e integradora. De este modo, se forman islas funcionales de bienestar con lugares de alto nivel de servicios, consumo y vida nocturna. Y paralelamente se expanden las *no go areas*, en las cuales los "extraños", o los que no pertenecen, se sienten amenazados (Degoutin, 2002).

2.2 La ciudad latinoamericana

La región de América Latina y el Caribe es, según Oxfam, la más desigual en ingresos en el mundo, ya que en 2014 el 1 % más rico poseía el 41 % de la riqueza regional, mientras que el 99 % restante debía repartirse el 60 %. (Diario La Razón, Octubre 2015).

Figura 1. **Muro que separa la riqueza de la pobreza de 2 barrios de Lima, Perú.**



Fuente: Agencia EFE.

Desde hace más de 30 años el nivel de urbanización en América Latina ha aumentado de una forma exponencial. Según un informe de las Naciones Unidas, se ha incrementado en un 240%, es decir, la población urbana pasó de representar en 1990 el 71% de la población al 77% en 2007, convirtiendo a la región en una de las más urbanizadas del planeta. Países como Argentina, Chile, Uruguay y Venezuela exhiben tasas de urbanización superiores al 86%". Buenos Aires, San Paulo y Ciudad de México son tres de las megaciudades localizadas en el continente que mayor nivel de

urbanización sostienen. El fenómeno no llamaría tanto la atención si estuviera debidamente ordenado; sin embargo, se ha demostrado que la intensa urbanización latinoamericana no ha sido orientada por procesos de planificación sino que se ha ido adecuando a las exigencias económicas de ganancia a corto plazo del sistema neoliberal donde se encuentra inmersa, asunto que ha promovido grandes disparidades en la configuración de las ciudades y de las zonas metropolitanas; que tienden a demostrar una magnificación de los problemas urbanos en general, pero también a producir un espacio fragmentado tanto entre usos productivos y residenciales como, hecho que conlleva a producir desigualdades socioeconómicas crecientes respaldadas por diversos mecanismos de exclusión y segregación (Roitman. 2002).

Las estructuras urbanas en América Latina se transformaron sustancialmente desde la década del '80, cabe señalar que a partir de los años 90, algunas formas urbanas típicas de la ciudad "norteamericana" se difundieron en las urbes del subcontinente. El resultado de este proceso fue un *paisaje urbano cerrado*, de la mano de la pérdida de esferas públicas y una transformación de los hábitos de los ciudadanos. La formulación de este innovador modelo de ciudad latinoamericana privatizada y fragmentada considera los aspectos mencionados, y a la vez establece un vínculo entre las teorías de EE.UU. y el desarrollo urbano en América Latina. Desde mediados de los años 70, las ciudades de América Latina se han visto sometidas a una serie de transformaciones a gran escala. Principalmente estos cambios se deben a una reducción en el ritmo de crecimiento urbano –provocado por la baja en la migración interna del campo a la ciudad–, y a ciertas transformaciones sociales y políticas que modificaron las bases del desarrollo urbano. En este sentido, las reformas económicas de los años 90 que apuntaban a reducir las responsabilidades del Estado mediante privatizaciones de empresas públicas y el desmantelamiento del sistema social limitaron seriamente la capacidad de gestión pública. La decreciente capacidad redistributiva del Estado sirvió para profundizar más la brecha entre ricos y pobres. Estos procesos de polarización y fragmentación social se vieron reflejados en una nueva redistribución espacial: cada vez más ciudadanos buscan una organización privada y eficiente de su vecindario que les provea de los servicios que antes eran públicos. El abandono de la gestión y control del desarrollo urbano por parte del Estado y su apropiación por parte de actores privados resulta en la aparición de formas urbanas comercializables, redituables y valiosas para el mercado como por ejemplo: Shopping Malls, Urban Entertainment Center, escuelas privadas y conjuntos residenciales cerrados, vigilados y de acceso vedado al público en general. Siendo éste último el modelo que se convirtió en el factor determinante y prevaleciente del crecimiento de la superficie del área metropolitana de Buenos Aires (Janoschka, 2002).

Los procesos de urbanización privada y la tendencia al aislamiento de complejos habitacionales y comerciales se impusieron en la mayoría de las metrópolis latinoamericanas, y aún en ciudades medianas del continente, tal como ocurre en la ciudad de Córdoba. Los estudios de caso empíricos en diversas ciudades y países muestran resultados similares: el aumento masivo de barrios residenciales de acceso

restringido abarca a la capa de altos ingresos y en creciente medida a la clase media. (Borsdorf, 2000).

Un sector cada vez mayor de la población latinoamericana, y en Argentina específicamente, vive en áreas residenciales no accesibles para personas ajenas a las mismas e incluso para funcionarios del Estado. Este desarrollo implica un nuevo aspecto cualitativo, que conduce a un creciente aislamiento de espacios urbanos y a la difusión de las llamadas “*atmósferas de club*”. En el caso de la clase media y alta, el aislamiento es el resultado de proyectos inmobiliarios privados. En cambio, la privatización mediante el levantamiento de cercas por mano propia y la construcción de mecanismos de control abarca a todas las clases sociales. El Estado es reemplazado gradualmente como organizador de la seguridad y de servicios urbanos por la iniciativa privada de todos los sectores de la población (Janoschka, 2002).

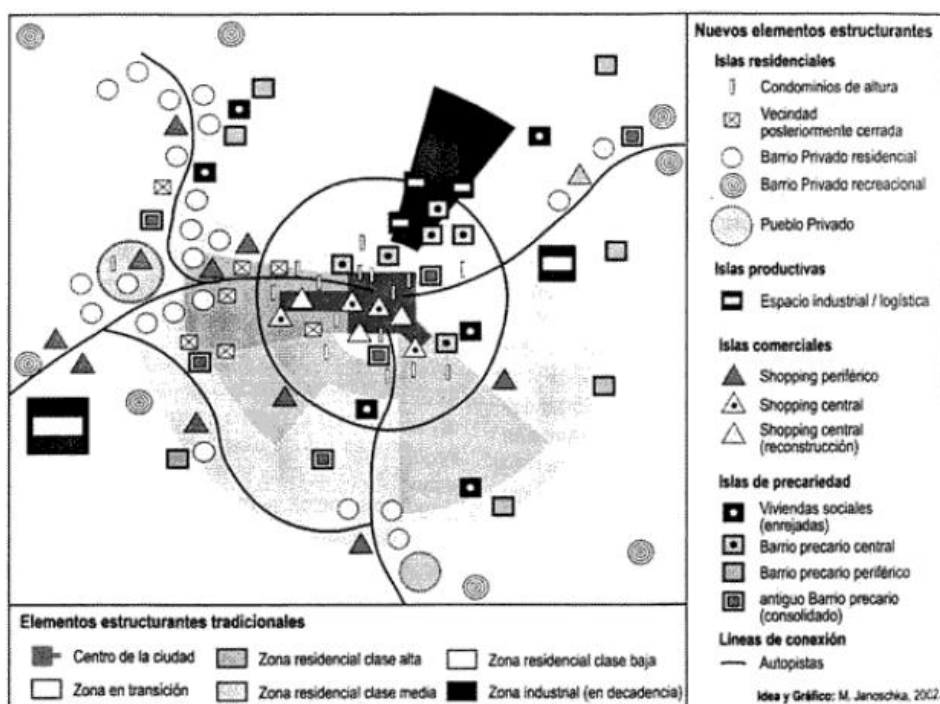
La discusión sobre complejos habitacionales vigilados en Latinoamérica debe ser comprendida en términos amplios y no reducida mecánicamente al aspecto de la seguridad, sin considerar el abandono por parte de la administración estatal de la infraestructura pública (Bähr & Mertins, 1995).

Las nuevas formas urbanas poseen un carácter marcadamente insular, con características que no aparecen en los modelos tradicionales de ciudad latinoamericana, que se entiende como un sistema de espacios abiertos y relacionados entre sí. Las características comunes de esta transformación se pueden resumir en:

- La difusión de complejos habitacionales vigilados para las clases acomodadas en zonas periféricas de la ciudad. Estos desarrollos se ubican en la cercanía de ejes centrales de autopistas y rutas principales. El resultado es una distribución dispersa en la totalidad del espacio suburbano, donde anteriormente era ocupado por las clases bajas.
- La aparición de nuevos equipamientos como: hipermercados, Shopping Malls y Urban Entertainment Centers en la totalidad del espacio urbano. Creando así, una nueva división espacial de cultura y consumo, que conduce a una descentralización de las funciones urbanas.
- La instalación de escuelas y universidades privadas en cercanía a las nuevas áreas residenciales.
- La tendencia a construir “*gated communities*” vigiladas cada vez más grandes, que en algunos casos sobrepasan el tamaño de *pequeñas ciudades*. Donde, la integración de casi todas las funciones urbanas en áreas no accesibles al público es el punto más alto de exclusión y segregación social.
- El transporte privado toma un protagonismo importante y la ubicación de estos emprendimientos siempre se ubican accesibles a una ruta o autopista.
- Instalación de parques industriales suburbanos en cercanía a las autopistas.
- El creciente aislamiento y accesibilidad de los barrios de la clase baja. En la práctica esto representa una pérdida territorial de facto para el Estado, que en los últimos años se ha agudizado.

Estas características subrayan la tendencia hacia una ciudad extremadamente segregada y dividida. La metrópolis latinoamericana actual se desarrolla hacia una “ciudad de islas” (Janoschka 2002). Esto resulta tanto del asentamiento insular de estructuras y funciones en su construcción como también del posterior aislamiento de espacios urbanos preexistentes mediante la construcción de rejas o muros. Este desarrollo de fragmentos urbanos no integrados entre sí debe ser tomado como un corte con la ciudad latinoamericana tradicionalmente abierta y signada por espacios públicos. Desde este punto de vista, se convierte en una forma urbana relativamente cercana la ciudad norteamericana, con elementos comunes sobre todo en los procesos de privatización, que involucran a todas las capas de la población, así como en las inversiones urbanas realizadas por *actores privados*.

Figura 2. **Gráfico de modelo de ciudad latinoamericana**



Fuente: Janoschka, 2002.

2.3 Concepto de *gated communities* o barrios cerrados

Los barrios cerrados son áreas residenciales cerradas por muros y barreras que cuentan con vigilancia las 24 horas del día. Los dispositivos de seguridad impiden el libre acceso a ellos por parte de los no residentes (Roitman, 2003). Estos emprendimientos urbanos han sido diseñados con la intención de proveer seguridad a sus residentes y prevenir la entrada de personas desconocidas a los mismos. La privatización del espacio urbano, anteriormente público, es lo que los distingue como nuevo fenómeno residencial urbano, siendo autorizado por la normativa vigente en la ciudad.

La mayoría de ellos está situada en las áreas suburbanas, donde hay tierra disponible para la realización de este tipo de emprendimientos y de un bajo coste. Al estar localizados en zonas periféricas de la ciudad, en muchas ocasiones, los barrios cerrados se encuentran cerca de villas de emergencia (barrios irregulares en Argentina), lo que hace que los contrastes sociales se tornen más evidentes. Generalmente sus residentes pertenecen a los sectores sociales medio-altos y altos y, finalmente, se trata de ambientes bastante homogéneos, donde no hay una mezcla social (Roitman, 2003). A su vez, estos conjuntos residenciales se organizan en calles sin salida, en ocasiones dentro de un recinto cerrado con entrada controlada, lejos de los servicios y equipamientos públicos, sin tener en cuenta tampoco la extensión de las redes de infraestructura, de la dilapidación progresiva de los mejores terrenos agrícolas próximos a las grandes ciudades, al igual que se desprecian las reflexiones sobre la vida urbana, la inserción de las actividades productivas en el tejido residencial, las lógicas comerciales y la reducción de desplazamientos (Panerai, 2002).

Una característica recurrente de este tipo residencial es la generación de un *paisaje* y una topografía nuevos, que aluden a bosques centroeuropeos de suaves montañas y praderas o el típico jardín francés, prolijo y ordenado, que poco tienen que ver con la realidad de los parajes latinoamericanos. Donde abunda la vegetación exuberante y tropical o como en el caso de gran parte de Argentina donde la llanura pampeana domina los paisajes.

Las “gated communities” en Argentina pueden dividirse en:

- *Barrios cerrados*: urbanizaciones cerradas, de tamaño variable, cuyo principal rasgo es la vigilancia y seguridad permanente. En algunos casos, pueden existir dependencias de uso colectivo, tales como *club-house* o instalaciones deportivas (gimnasio, piscina y canchas de tenis), pero ellas no constituyen el elemento esencial de estos conjuntos. Son modelos insostenibles ecológica, social y económicamente, pero que, sin embargo va en aumento y significan una extensión del territorio sin precedentes (Muxí, 2008). Los lotes son medianos, generalmente no superan los 1000 m² y sólo se comparte el sistema viario y la seguridad. Hay literatura que hace referencia a *barrios privados*, pero en el caso de Argentina, donde no hay legislación específica para este tipo de emprendimientos, y en algunos casos las calles continúan siendo públicas aun cuando el barrio sea cerrado, no se trataría de un “barrio privado”.
- *Countries o Clubes de Campo*: se caracterizan por las destacadas instalaciones deportivas que poseen, (principalmente canchas de polo y golf) ya que un 30% mínimo de su superficie debe estar destinada para tales actividades convirtiéndose en un eje esencial de la vida del barrio. En algunos de estos casos, el ingreso al barrio y la posibilidad de residir en él no son tan sencillas, ya que debe contarse con la membresía y la aceptación de los demás socios. Además, las expensas y cuotas sociales que deben abonarse hacen que la residencia en estos complejos urbanos sea más costosa en

términos financieros que en un barrio privado (Roitman 2002). En este tipo de urbanizaciones los solares si son más grandes que en los barrios cerrados, superando muchas veces los 1000 m².

- *Chacras*: son una nueva modalidad relacionada con un estilo de vida menos urbano, en donde se busca tener mayor contacto con la naturaleza y, en consecuencia, los terrenos son lo suficientemente amplios como para poder realizar pequeños cultivos en su interior.
- *Torres countries*: se encuentran localizadas en grandes vacíos urbanos dentro del tejido urbano de la ciudad como: sedes de antiguas fábricas, estaciones de ferrocarril en desuso, etc. Estos emprendimientos, se edifican alrededor de conjuntos de torres organizadas bajo el régimen de propiedad horizontal, enmarcados dentro de espacios comunes donde se privilegian las actividades recreativas (piletas, solárium, canchas de tenis, paddle), el espacio verde y la seguridad.

En cuanto a la *seguridad* como factor común de este tipo residencial, las murallas y los dispositivos de seguridad actúan como símbolos de status y distinción. Según algunos autores, cuanto más segura y cerrada es la propiedad, más alto es el status de la familia que la habita (Caldeira, 2000). Es así que algunas personas deciden vivir en un barrio cerrado porque buscan tener relaciones más cercanas con gente perteneciente al mismo grupo socioeconómico y, además, buscan evitar la heterogeneidad social que suele darse en los barrios "no cerrados", como así también, todo contacto con situaciones de pobreza, tan comunes actualmente en Latinoamérica.

A pesar de que el fenómeno "Barrio Privado" tiene varias décadas de existencia, las ciencias sociales empezaron a darle importancia desde hace relativamente pocos años. Investigadores norteamericanos, fueron los pioneros que analizaban la temática ya en la primera mitad de los años 90 a través del mercado inmobiliario estadounidense (Davis, 1990; McKenzie, 1994; Foldvary, 1994).

La expansión masiva de *gated communities* en los EE.UU. es considerada en relación a la inseguridad en las metrópolis (Blakely & Snyder, 1997; Wehrheim, 1999; Amendola, 2000). Por el contrario, esta afirmación es cuestionada por varios autores (Massey, 1999; Glasze, 2001; Low, 2001), dado que la merma de la criminalidad a lo largo del boom económico en EE.UU. de los 90 no trajo un decrecimiento de las *gated communities*. Es decir, no hay una relación inversamente proporcional entre estos dos fenómenos, y desafortunadamente no hay demostraciones empíricas que así lo evidencien. Los estudios en América Latina también llegan inductivamente a conclusiones sin el apoyo de ninguna evidencia empírica: la tendencia a vivir en complejos habitacionales vigilados es explicada de manera automática con el crecimiento de la criminalidad (Caldeira, 2000).

Borsdorf explica en su artículo “Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana”, su punto de vista acerca del crecimiento de barrios cerrados. No tiene solamente una causa, sino es un resultado de las filiaciones, relaciones y conexiones de diferentes motivos. Los barrios cerrados

nuevos, que nacieron en las últimas décadas, tienen raíces en la tradición cultural latinoamericana. Sin embargo, la influencia de la globalización y transformación económica y sus consecuencias (retraso del estado, desregulación del desarrollo urbano y de las normas de planificación, crecimiento de la criminalidad) son fuerzas poderosas que intensifican el proceso (Borsdorf, 2003).

Figura 3. **Gráfico de causas de crecimiento de barrios cerrados en América Latina**



Fuente: Borsdorf 2003.

Según los autores Lang y Danielsen (1997), una de las paradojas de los barrios cerrados es que ellos promueven no sólo la desregulación por parte del Estado sino que, por otra parte, impulsan la *hiperregulación* dentro de los límites del barrio. Esto último genera algunos problemas internos en cuanto las reglas no sólo referidas al diseño de las viviendas y al entorno, sino también al comportamiento individual y social esperado dentro del barrio, donde se deben respetar ciertas pautas de comportamiento. Por otra parte, el control sobre el cumplimiento de normas de convivencia y edificación se ve reforzado en algunos casos mediante la creación de tribunales de faltas, conformados por los mismos residentes, que sancionan las infracciones cometidas.

En cuanto a la homogeneidad socio-económica de los habitantes de las “*gated communities*”, si bien a primera vista todas las residencias parecen iguales y sugieren la existencia de un sólo tipo social, hay que decir que la diferencia de precios entre las viviendas en venta, es bastante amplia. Lo que implica que existe algo de heterogeneidad socio-económica entre los residentes. El autores Salcedo y Torres

(2004), lo identifican como un conflicto de identidad que dificulta la transformación de un barrio cerrado en una auténtica comunidad de iguales. Sin embargo, este hecho no repercute en la existencia de relaciones sociales entre los habitantes de estas urbanizaciones, en particular los niños, que establecen relaciones con sus vecinos al jugar en las calles.

2.4 Concepto de Segregación y Fragmentación

La invasión de la clase media y media alta en zonas habitualmente populares condujo a una intensificación de las desigualdades sociales en escala reducida. Este fenómeno es considerado por algunos autores como un signo de fragmentación del área urbana y de desintegración social (Thuillier, 2001). Es decir, la multiplicación de complejos habitacionales cerrados permite suponer que se trata de una forma de aislamiento que representa una nueva cualidad de segregación (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001).

Por otro lado, la segregación a una ciudad “ideal” se materializa en los barrios cerrados, donde el espacio pseudo-público y el privado se enlazan sin solución de continuidad, donde los peligros de la ciudad se exorcizan gracias al control. (Muxí, 2009).

La *fragmentación* también se refiere al espacio urbano en su contexto físico espacial, donde los barrios son fácilmente identificables a partir de la existencia de elementos que marcan claramente los límites de estos barrios: barreras, murallas, etc. como ya se mencionó anteriormente.

La *privatización* del espacio público y su apropiación es uno de los efectos más importantes de los barrios cerrados. Esto significa no sólo la apropiación de unos pocos de algo que fuera anteriormente de todos (calles, veredas, plazas), impidiendo el libre acceso a ellos, sino además, la pérdida de significación social de los espacios públicos y el desprecio de todo lo que es público en la ciudad abierta (Caldeira, 2000).

Asimismo, los barrios cerrados tienen grandes efectos en la vida de sus habitantes, pero principalmente en el caso de los niños que son criados dentro de ellos. Por un lado, los niños desarrollan una percepción muy fuerte entre “los de afuera” y “los de adentro” y las diferencias sociales implícitas en esta división (Lang y Danielsen, 1997). Dentro del barrio privado, al tener mayor seguridad, los niños tienen más libertad para jugar en la calle, sin preocupar a sus padres. Sin embargo, muchos desarrollan trastornos de conducta como consecuencia de cierta falta de límites, llegando a casos extremos de vandalismo infantil (Svampa, 2001). La supuesta inexistencia de peligros dentro de los límites del barrio lleva en algunos casos a un alto grado de desentendimiento por parte de algunos padres de las actividades recreativas de sus hijos y a un debilitamiento del control sobre los niños. En cuanto a las relaciones sociales existentes dentro del barrio, estas varían en gran medida. En algunos casos, se forman grupos de amigos (en todos los grupos etarios) y en otros las relaciones son sólo superficiales y los amigos se encuentran fuera del barrio

privado. Pero la *segregación social* se hace más evidente en la medida en que los residentes de los barrios cerrados tienen escasa o nula relación con los vecinos de los barrios de los alrededores.

La *desigualdad social*, referida a la existencia de diferencias entre los distintos grupos socioeconómicos en cuanto al acceso a recursos y oportunidades, es una de las características de las sociedades capitalistas occidentales, es decir está implícita en el sistema en el que están inmersas las ciudades latinoamericanas. Ésta conduce a una situación de *fragmentación social*, entendida como divisiones en el tejido social y el debilitamiento e incluso desaparición de lazos sociales entre los diversos grupos socioeconómicos, como así también una escasa movilidad social.

La *segregación residencial* es uno de los resultados de este proceso de fragmentación social urbana. Según Marcuse y van Kempen (2000), las divisiones entre los diferentes barrios, estando cada uno de ellos más aislado de sus alrededores, y la tendencia a que cada barrio satisfaga sus necesidades cotidianas dentro de sus propios límites, son dos de las características que exhiben hoy las ciudades.

Sin embargo, el fenómeno de la segregación no es nuevo; por el contrario, es inherente a la historia de las ciudades. La segregación social urbana puede entenderse como la separación espacial de los diferentes grupos sociales en una ciudad o un área geográfica de acuerdo a diferencias étnicas, religiosas, de ingresos, etc. (Roitman, 2000). En este sentido, lo nuevo de la segregación social urbana es su intensidad, visibilidad y explicitud en las barreras físicas que separan el adentro del afuera de las “*gated communities*”.

Roitman plantea un punto interesante para considerar y es hasta qué punto la segregación es un fenómeno voluntario. Es decir, en el caso de las personas que residen en un barrio cerrado, se trata de una *autosegregación* en la medida en que ellas son las que deciden segregarse (aun cuando argumenten que no es lo que quisieran y que no querrían estar encerrados). Así, las elecciones, expectativas y ambiciones de los individuos llevan a un proceso de *segregación voluntario*. O, por el contrario, podría considerarse que son los residentes en barrios cerrados los que segregan al resto de la población excluyéndola de los beneficios que ellos poseen. Así, parecería que la pregunta que cabe formular es: ¿*quién segrega a quién?*

Por otra parte, el Estado también contribuye a fomentar este proceso de segregación mediante la autorización del desarrollo de este tipo de emprendimientos privados y mediante la legislación vigente que no regula ni planifica. El proceso de segregación social urbana se ve ocasionado no sólo por causas estructurales (aumento de la desigualdad social, aumento de la pobreza y la violencia urbana, escasa acción estatal para disminuir los hechos delictivos, etc.) sino también por causas relativas a los actores sociales, quienes toman la decisión de segregarse en un barrio privado (o de segregar a los demás). Debido a esto, muchos autores señalan que los barrios cerrados constituyen un tipo especial de segregación: la *autosegregación* (Carvalho; Prévôt Schapira; Svampa; Coy y Pöhler). Aun cuando algunos investigadores opinan que la segregación puede tener efectos positivos al reforzar lazos sociales y de

pertenencia dentro de un grupo (Boal, 2001), las consecuencias negativas de este fenómeno son más evidentes y más peligrosas en términos de la trama social. La segregación endurece las diferencias y divisiones sociales. El *aislamiento social, geográfico y económico* reduce las oportunidades laborales y aumenta la vulnerabilidad social. No sólo se trata de una separación o aislamiento de otros miembros y grupos de la sociedad, sino también de recursos y servicios (empleos, servicios sociales, infraestructura, etc.) y en este sentido, la segregación espacial puede conducir a la *exclusión social*. (Roitman, 2000).

Por su parte Richard Sennett en su libro “The Fall of the public Man” (1977), argumenta que el deseo en aumento por vivir en la intimidad de una comunidad destruye las relaciones sociales, por lo tanto la comunidad deja de lado las relaciones impersonales asociadas al desarrollo de la democracia occidental, tales como los sistemas simbólicos de intercambio (dinero y poder).

Para contrastar con las tesis mencionadas anteriormente, es importante mencionar que autores como Sabatini (2001), Salcedo (2004) argumentan que la existencia de “*gated communities*”, a pesar de sus muros, podrían ser vistas como un fenómeno positivo; la razón detrás de esta afirmación es el hecho de que este tipo residencial reduce la escala de segregación en la ciudad, actuando como un borde semi-abierto entre grupos sociales diferentes. De acuerdo con este punto de vista, no toda la segregación es socialmente dañina a los segmentos más pobres de la sociedad, se distingue entre la “segregación perversa” y aquella más benigna. Los efectos de la segregación se basan en su escala, mientras más grande es la escala, más perversa es la segregación, y en muchas ciudades es común ver, como las clases media-alta y altas se concentran en determinadas zonas geográficas. Esta concentración es el resultado de fuerzas del mercado, así como, las poblaciones pobres son forzadas a migrar fuera de estas zonas. Por lo tanto, cada dispersión, incluso a través del desarrollo de urbanizaciones privadas, es positiva y refuerza la integración social. Según esta hipótesis, los pobres obtienen del barrio entre otras cosas, la dignidad de vivir en un distrito que no está estigmatizado como un foco de adicción de drogas, pobreza o crimen. Es más, la llegada de “*gated communities*” a las zonas pobres, no significa envidia, frustración o desagrado por parte de los vecinos, sino que al contrario, agradecen la llegada de la modernidad, mejoramiento del entorno paisajístico en zonas olvidadas por el planeamiento. Estas nuevas urbanizaciones traen consigo líneas de transporte público, sistemas de iluminación, más control policial, mejoramiento de carreteras, nuevas oportunidades de empleo e incrementan las ventas de los comercios locales. Por su parte, los muros no imposibilitan la creación de lazos sociales entre los 2 grupos, ya que los habitantes de los barrios cerrados no consideran a los pobladores externos como “enemigos” y no tienen problema alguno en comprar en sus tiendas y darles empleo. (Salcedo y Toledo, 2004).

La publicación “Ciudades Latinoamericanas, desigualdad, segregación y tolerancia” del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO) plantea la desigualdad como presentación de una multitud de fenómenos sociales, más específicamente en la

dimensión urbana en particular, donde se parte de un valor de diferenciación entre los habitantes de una ciudad, que Harvey (1977) asevera que no puede disociarse de los sistemas de producción y de mercado. El fenómeno de la desigualdad plantea fenómenos que afectan la convivencia humana. El hecho de excluir (se), separar (se), confinar (se), entre otros, han sido acciones de larga data, que el hombre en sociedad ha realizado sobre otros a lo largo de la historia. Las desigualdades han sido analizadas mediante diferentes perspectivas y métodos que van desde los factores económicos, sociales, políticos, pasando por los religiosos, hasta las diferencias raciales. En este trabajo que se menciona, se aborda el fenómeno de la *segregación espacial urbana* ya que se considera que de todas las formas creadas para realizar divisiones humanas, es además, una característica de las ciudades modernas que se nutre y a la vez repercute sobre los estilos de vida y determina el despliegue de la vida cotidiana que se expresa de manera más evidente en las grandes metrópolis.

Los fraccionamientos residenciales son una de las formas en las que se pone en evidencia el fenómeno de la fragmentación de la población en pequeñas áreas; espacios donde los servicios, las zonas recreativas y de ocio e incluso las *amenities* comunitarias están prácticamente resueltas y, sobre todo, dotadas de ciertos niveles de *seguridad*. Pero a su vez, estos fraccionamientos lindan o quedan impuestos en zonas urbanas a manera de islas (Duhau y Giglia, 2008), coexistiendo con zonas residenciales de otro perfil, en algunos casos, menos privilegiadas. Como consecuencia de esta coexistencia se experimentan, generalmente, fenómenos de *exclusión*, segregación social y, en ocasiones, la *descomposición del tejido* físico y comunitario (Saraví, 2008).

La segregación, en barrios cerrados es de tipo residencial *voluntario*, ya que esta forma de confinamiento depende tanto de las características socioeconómicas como de las expectativas de vida y los patrones de consumo, que asumen conscientemente los individuos o familias que deciden aislarse del entorno que se considera adverso. Al optar por vivir en un fraccionamiento cerrado, se elige encerrarse, segregarse del resto de la comunidad, como sinónimo de la necesidad de apartarse –en este caso por motus propio– de aquello que por alguna circunstancia no considera un entorno amigable. Se puede suponer que dentro de los fraccionamientos se puede llegar a recrear una imitación de vida comunitaria adaptada al intercambio entre vecinos con condiciones socioeconómicas similares. Un intercambio generado a partir un modo de vida relativamente homogéneo que recrea nuevas formas de relaciones sociales, desestructurando los vínculos con el exterior.

Si de *homogeneidad* se trata, una de las características de los fraccionamientos radica en la uniformidad constructiva: tamaño de lotes, fachadas, distribución interior, tamaño de las áreas verdes y servicios, de los espacios para estacionamiento, hasta los colores son predeterminados por los fraccionadores, creando un ambiente similar –en ocasiones hasta idéntico– al interior de los conjuntos, pero diferente con respecto a lo externo.

Un punto importante a destacar es la *infraestructura vial* de los fraccionamientos cerrados, cuya cuestión tiene dos aristas:

- permite que los núcleos poblacionales tengan una comunicación más eficiente y se valore de otra manera su propiedad.
- la infraestructura creada no cruza las “*gated communities*” sino que, por el contrario, se interrumpe, limitada por un acceso controlado, pero al interior del barrio en cierta forma se replica el orden urbano de la ciudad: nombre de las calles, circulaciones, límites de velocidad, anuncios viales, etc. Es decir, al suspenderse la continuidad vial y al recrear al interior una dinámica propia independiente, el habitante del fraccionamiento se aísla del ambiente exterior y de las relaciones sociales que se suceden fuera de éste, pero también, la pérdida de continuidad vial modifica el sentido de *unidad urbana*, quebrando el tejido propio de la ciudad.

Según los autores Duhau y Giglia –a pesar de la contigüidad que acusan las diferentes actividades y tipos de viviendas– la connotación de lugar cerrado o cercado, rejas, muros, controles de acceso, vigilancia, cámaras, botones de emergencia, entre otros elementos, agudizan y segregan a la vez que distinguen a sus residentes socialmente con respecto a la población con la que, en algún momento, tienen que compartir una vía o una arteria.

La defensa de la *propiedad privada*, es, el argumento central que subyace en los diferentes tipos de cercamientos (Safa, 1995). Los dispositivos que dividen, puestos en operación, tienen como función primordial la seguridad del residente con respecto a los otros, el generar un sentimiento de protección entre la población de las clases medias o de los pequeños segmentos poblacionales que habitan en los barrios cerrados: “En nuestras sociedades las desigualdades sociales pasan por las diferencias ocupacionales y por las preferencias de ocio y diversión. El territorio y la casa donde se habita son parte de estos referentes de estatus y diferenciación social” (Safa, 1995). Así, confinarse en un fraccionamiento cerrado que marca una división simbólica o creada es recrear una vida colectiva interior, convivir solo con pares, desconectar de la infraestructura vial y crear una propia, homogeneizar los espacios y hasta los colores e imponer un orden interno. El aislamiento, la pérdida del interés por lo que sucede del otro lado del barrio, el individualismo y la desconfianza permanente son algunas de las características principales de este tipo residencial.

Desde una perspectiva social, (CLACSO 2013), la *exclusión* provoca un distanciamiento entre grupos sociales, una carencia de participación colectiva y, por ende, una disminución del “vivir conjuntamente”, que es la esencia misma de la ciudad. Entonces podemos afirmar que las desigualdades sociales son desigualdades espaciales. No es lo mismo hablar de diferenciación residencial, ya que la diferenciación va de la mano con los procesos sociales y, por tanto, indicadora de las diferencias sociales.

Se impone una ciudad dual, que muestra cada vez más sus similitudes con la ciudad soñada del neoliberalismo, en la cual la seguridad y la buena vida se construyen sobre la desaparición de la ciudad como realidad ontológica, a favor de una suerte de ciudad archipiélago del Pacífico Sur, donde las distancias entre isla e isla hacen la

convivencia casi imposible y la desconfianza domina frente a ese otro que somos, finalmente, cada uno para cada otro, es el concepto de *ciudad lacónica* (Borja 2012).

La Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales en su publicación “Segregación y diferencia en la ciudad” (2013) parte de la afirmación de que el espacio de las ciudades contemporáneas no es homogéneo o indiferenciado: ni las residencias de los habitantes, ni las infraestructuras y servicios urbanos se encuentran distribuido de manera uniforme por la ciudad, es decir existe *segregación* en todos los ámbitos mencionados. Para citar un ejemplo, mientras la fragmentación predominante en la sociedad norteamericana está basada en criterios raciales, en donde se tiene al gueto como forma socio-espacial específica, en las ciudades latinoamericanas ha predominado la diferenciación con base en criterios socio-económicos o de clase. A su vez, otra característica es la temporalidad de la segregación; es decir, su variación a lo largo del tiempo; puede aumentar o disminuir, y además su escala puede variar.

Los autores Sabatini, Cáceres y Cerdá (2001) han identificado tres dimensiones principales de la segregación residencial socioeconómica:

- la tendencia de los grupos sociales a concentrarse en algunas áreas de la ciudad
- la conformación de áreas o barrios socialmente homogéneos
- la percepción subjetiva que los residentes tienen de la segregación “objetiva” que consiste en “sentimientos de marginalidad” y de “estar de más”

Rodríguez (2001) por su parte distingue dos tipos de segregación:

- *geográfico*, que significa desigualdad en la distribución de los grupos sociales en el espacio físico
- *sociológico*, que refiere a la ausencia de interacción entre grupos sociales.

Al respecto señala que la presencia de un tipo de segregación no asegura la existencia del otro.

Existen cuatro tipos de segregación (FLACSO 2013):

1. La *segregación acallada*: alude a una producción directa, aunque implícita, de situaciones de confinamiento. Por lo general no se trata de prácticas o políticas de exclusión admitidas, sino de una segregación invisible. Lo que es presentado, en apariencia, como una medida asistencial o una política de inclusión, puede enmascarar una segregación de los sectores más débiles, como las prácticas de recuperación urbana de espacios públicos, cuyo efecto es la exclusión o el desplazamiento de sectores populares. próximo. La segregación en tanto protección de los más débiles cambia entonces drásticamente a una protección de la sociedad dominante de las posibles amenazas de los vulnerables.
2. La *segregación por default*: es una sutil variante de la anterior y refiere a los efectos socio-espaciales de un prolongado abandono estatal de los habitantes

de una zona urbana. Es producida indirectamente por una conjunción de políticas de olvido progresivo por parte del Estado responsable.

3. La *segregación presuntamente indolente o positiva*: se materializa en los procesos de auto-segregación de la clase acomodada, tanto en las torres de lujo del corazón de la ciudad como en las urbanizaciones cerradas suburbanas. Las prácticas de expulsión de sectores “indeseables” de los barrios prestigiosos de la ciudad favorecen la homogeneidad anhelada. Una diferencia esencial es que, así como los pobladores de los “*guetos de los ricos*” han decidido libremente residir allí, los habitantes de los “*barrios de exclusión*” quedan por el contrario, frecuentemente prisioneros de su condición social (Brun, 1994). En el caso de los barrios privados, es correcto hablar de una práctica de *auto-segregación*, ya que ellos se perciben a sí mismos como vulnerables. E incluso es posible pensar que estos sectores proclaman una suerte de “cultura de la segregación” (Bernard, 1994), al reivindicar su solidaridad y cohesión social. Según afirma Schelling, incluso dentro de las elecciones económicas, los individuos pueden integrar percepciones discriminatorias, ya que elegir un barrio es elegir también los vecinos (Grafmeyer, 1994).
4. *Segregación agravada*: una segregación puede interpretarse como agravada cuando se ven reforzadas situaciones de confinamiento socio-espacial, o bien cuando existe un efecto acumulativo de experiencias que dificultan la integración de un grupo a la ciudad que habita.

Uno de los aspectos que sólo puede responderse a través de la investigación empírica es si estas dimensiones de la segregación son vividas como tales por los sujetos involucrados. Vivir en un barrio cerrado, por ejemplo, es experimentado por sus residentes a partir de una percepción cultural más o menos compartida de opción “verde” de vida, pragmática ecuación económica o construcción de seguridad (Girola, 2008). Por el contrario, la expulsión de sectores populares suele ser concebida oficialmente no como segregación, sino como recuperación de espacio público. Y muchas veces, hasta los propios expulsados son convencidos que no tienen derecho a la ciudad.

La comprensión de la desigualdad urbana requiere ampliar el análisis tradicional de la segregación urbana tomando en cuenta las prácticas cotidianas y sus distintas esferas y espacios de intercambio e *interacción*, que van más allá de las áreas residenciales fijas (Jirón, 2010). En efecto, los estudios urbanos han enfatizado la posición y el estatismo, ignorando o subestimando la importancia de los movimientos cotidianos de las personas vinculados con el trabajo, la vida familiar, el ocio, la cultura, la religión y/o la política (Sheller y Urry, 2006). La pregunta por los *desplazamientos* busca analizar cómo se articulan y combinan las posiciones, las distancias y los desplazamientos en la vida urbana (Segura, 2010), reconociendo que la movilidad es una práctica urbana clave para leer la desigualdad social y urbana (Rodríguez Vignoli, 2008; Jirón, 2009, 2010; Soldano, 2008). Entre la ‘inmovilidad forzada’ y las diversas formas e ‘movilidad obligada’ (Urry, 2002) se despliegan en la ciudad diversas formas de movilidad cotidiana.

2.5 Segregación y fragmentación en “gated communities”

A modo de resumen y para clarificar los conceptos de fragmentación y segregación, explicados anteriormente y su aplicación a los barrios cerrados específicamente, podemos afirmar que la fragmentación en el espacio urbano se evidencia físicamente a través de elementos que representan límites como: barreras, murallas, rejas, cercos, entre otros. Es decir, marcan la frontera entre lo público y accesible al común de los ciudadanos y aquello que es privado, donde sólo unos pocos tienen el privilegio de acceder. Entonces, como característica fundamental de la fragmentación que provocan este tipo de urbanizaciones está la privatización y apropiación de un espacio que en su momento fue público, como pueden ser aceras, calles, plazas y espacios verdes. Esto tiene como consecuencia, una pérdida de significación social de estos ámbitos, que dejan de ser de todos los ciudadanos para pasar a ser de unos pocos, perdiendo la esencia de los conceptos de ciudad y comunidad, dando como resultado la pérdida del tejido comunitario.

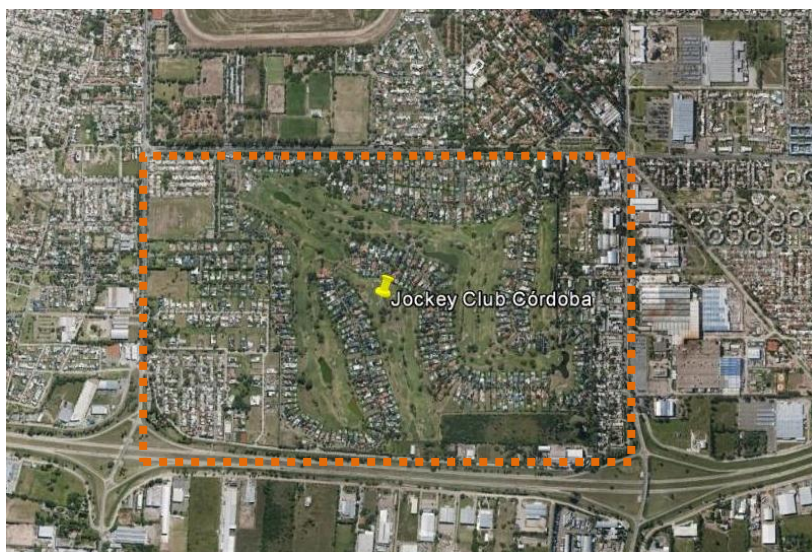
Otro ejemplo de fragmentación originada por “countries”, es la ruptura con el tejido urbano original, eso significa que estas urbanizaciones a modo de islas, no respetan casi nunca el contexto donde están insertas. No tienen en cuenta la continuidad de calles y arbolado público, o se rigen por ordenanzas y normas edificatorias que poco tienen que ver con el perfil edificatorio del barrio circundante.

Figura 4. **Ejemplo de fragmentación del tejido, Córdoba.**



Fuente: www.country4hojas.com.ar

Figura 5. **Vista aérea del Country Jockey Club, Córdoba**



Fuente: Google Earth.

En cuanto al concepto de *segregación social urbana*, no es para nada nuevo y existió desde el comienzo de las ciudades, con la diferenciación de grupos étnicos, religiosos y sociales y los sitios donde residían. Sin embargo, ésta es actualmente mucho más evidente y violenta si quiere, por la visibilidad de las barreras físicas que separan el adentro del afuera.

Consideramos la del tipo espacial o residencial, como producto de los procesos de fragmentación social y urbana. El hecho de que estos barrios sigan un modelo de células autosuficientes y que se implanten en la ciudad conformando un archipiélago donde existen relaciones casi nulas entre sí, es un rasgo típico de segregación residencial. Se llega a un punto en que el residente no tiene ni siente la necesidad de salir del barrio ya que satisface sus necesidades cotidianas allí mismo, lo que acarrea que la relaciones con otros ciudadanos es acotada y el círculo cada vez más pequeño.

Si bien este fenómeno afecta a todos los habitantes de un barrio cerrado, son los niños los que crecen adaptados a este modelo de vida, donde la comunidad es homogénea y los vecinos pertenecen a una misma clase socio-económica. Son las nuevas generaciones criadas dentro de un “country” por ejemplo, las que no conocen otra forma de vida, acotada a los límites del barrio y en el peor de los casos, no establecen vínculos con gente de barrios de los alrededores. En la Argentina, actualmente ya hay una “*generación country*”, de adolescentes que nacieron en la década del ’90 con el boom de los primeros barrios cerrados. Son jóvenes que van a dar el paso a la *sociedad real*, ya sea en el ámbito universitario o laboral, fuera de la burbuja protectora que simboliza el entorno donde crecieron. Éste hecho plantea numerosos interrogantes acerca de la forma en que esta generación se desenvolverá en el mundo real, tal como plantea el siguiente artículo:

(...) *Festejan Halloween, se mueven en grupo y valoran la amistad sobre todas las cosas. Nacieron durante el boom de la migración hacia barrios cerrados y hoy ya*

están en secundaria. Tan lejos y tan cerca de los otros chicos de su edad, ponen en duda análisis sociológicos sobre sí mismos mientras juegan con sus teléfonos en un paraíso dominado por postales de pasto bien cortado.

La teoría social pronosticó que crecer aislados de la diversidad y los conflictos del mundo exterior, dentro de un círculo social limitado, les acarrearía problemas para contactarse con quienes percibirían como el “otro cultural”. El sentido común agregó que a estos chicos les faltaría “calle” y que les costaría más que al resto acoplarse al ecosistema tan caótico como real. (...) Para algunos, libertad es correr en el pasto y poder dejar la bicicleta en cualquier parte. Sin embargo, esa sensación de libertad comienza a ser asfixiante, cuando los adolescentes crecen y la distancia comienza a jugar en contra. Ursula (25) pasó su infancia en un barrio cerrado. Formaba parte de bandadas de niños que recorrían en rollers las calles de la urbanización. Con la secundaria llegaron las primeras salidas, y la coordinación con la familia para llevarla y traerla era cada vez más complicada. “Finalmente mis padres decidieron dejar el country. Fue liberador para mí poder ir a dar una vuelta al centro por mi cuenta sin que me tuviera que ir a buscar mi mamá. La verdad es que yo nunca me había subido a un colectivo sola”. (Revista Rumbos, Agosto 2014).

Figura 6. **Generación Countrie**



Fuente: Revista RUMBOS, Agosto de 2014.

Según las diferentes clasificaciones de segregación que se nombran anteriormente, el tipo de segregación que nos interesa es la aquella *presuntamente indolente o positiva*, que se evidencia en los procesos de auto-segregación de la clase alta, tanto en las torres de lujo del corazón de la ciudad como en las urbanizaciones cerradas suburbanas. Un detalle no menor es que, así como los pobladores de las “gated communities” han decidido libremente residir allí, los habitantes de los “barrios de exclusión” quedan, por el contrario, sin elección alguna de cambiar su condición social. Entonces, podemos afirmar que es correcto hablar de *auto-segregación* o segregación voluntaria, ya que aquellas personas que eligen vivir en un barrio cerrado se perciben a sí mismos como vulnerables y desprotegidos. Como consecuencias negativas de este tipo de segregación, está el endurecimiento y crecimiento de diferencias y desigualdades sociales, llegando en casos extremos a convertirse en *exclusión social*. Al considerarse una decisión voluntaria, se evidencia que los individuos y familias eligen de manera consciente aislarse de un entorno que se percibe peligroso y donde es necesario estar protegido. Cuando se opta por este modelo de vida, también se

escoge convivir con pares, en un entorno que recrea las leyes de la ciudad pero creando unas nuevas, como una nueva infraestructura vial, donde los espacios y las normas edificatorias son homogéneos y se deben seguir ciertos lineamientos y normas sociales. El sentirse aislado, no estar cerca del vecino ya que los solares son lo suficientemente grandes como para no saber lo que le sucede al otro, el individualismo y la desconfianza constante son características propias de estos desarrollos inmobiliarios.

Otros autores identifican la segregación en varias dimensiones, y la denominada *segregación residencial socioeconómica* se caracteriza entre otras cosas, por la conformación de áreas con un perfil de residentes que pertenecen al mismo nivel socio-económico. Otros la definen como *segregación geográfica*, a aquella distribución desigual en el espacio, o *sociológica*, cuando la interacción entre diferentes grupos sociales es escasa o nula.

Como contrapartida, otras corrientes de pensamiento defienden la segregación como una práctica positiva y que puede ser beneficiosa para reforzar lazos sociales y de pertenencia entre vecinos de un mismo barrio. También por el hecho de que este tipo de urbanizaciones reduce la escala de segregación en la ciudad, actuando como un borde semiabierto entre distintos grupos sociales. Otros autores, por su parte, argumentan que la percepción que tiene la gente de escasos recursos frente a la implantación de un “country” en su barrio, es positiva. Es más, ligan a estos emprendimientos con la llegada de la modernidad, mejoras en el entorno, revalorización paisajística, puestos de trabajo, es decir, es sinónimo de progreso en aquellas áreas olvidadas por la planificación urbana.

Por último, es importante recalcar que algunos autores recomiendan analizar el fenómeno de segregación urbana desde un enfoque dinámico, es decir, teniendo en cuenta la movilidad cotidiana vinculada al trabajo, ocio, cultura, prácticas deportivas, espacios de interacción e intercambio, más allá de núcleo residencial estático. Este aporte incluye el concepto de *movilidad* como elemento para leer la dinámica urbana.

2.6 Concepto de Sostenibilidad Urbana

Se entiende el concepto de *sostenibilidad urbana* como el producto de una relación equilibrada y respetuosa con la naturaleza, así como la defensa de la diversidad de ciudades y la mixtura social para construir ciudades que puedan disfrutar generaciones futuras. Para llegar a una ciudad sostenible, primero debe hablarse de sociedades sostenibles, que cambien del paradigma del consumo, individualismo y egoísmo hacia la construcción de una cultura participativa, equitativa y solidaria. Las ciudades actuales pertenecen al mercado y no a sus ciudadanos y gobernantes que viven la ciudad real, es decir, responden a los intereses de unos pocos. La construcción de una ciudad sostenible es compleja y no existen caminos únicos ni dogmas a seguir, sino que cada ciudad presenta desafíos que implican a todos los ciudadanos, donde el debate, la búsqueda de soluciones y alternativas deben ser protagonistas en esta concepción que además debe ser a largo plazo (Muxí, 2009).

La sostenibilidad ambiental de las ciudades puede aumentar en la medida que su *huella ecológica* se reduzca, es decir, son dos variables inversamente proporcionales. Para llegar a un resultado exitoso es necesario reducir y gestionar eficientemente el uso de recursos y mantener la complejidad urbana propia. La ciudad moderna ha encontrado la segregación como fórmula única para mantener la diversidad, no ha sabido como facilitar el acceso a los destinos cotidiano sin aumentar el consumo de combustible y no ha imaginado mitigar la pobreza sin la contrapartida de un crecimiento ilimitado. En las lógicas urbanísticas del siglo XX, complejidad cultural y moderación ecológica han resultado ser incompatibles. Un aporte fundamental del nuevo urbanismo ecológicamente consciente es considerar que las causas de la degradación ambiental y de la degeneración cultural son las mismas y pueden combatirse al mismo tiempo (Girardet, 2001).

El reto de las ciudades es aceptar, promover y valorar la *diversidad* en hechos diferenciales frente a otras ciudades, ya que cada ciudad es diferente y única. Las ciudades y las sociedades no son homogéneas, por lo que las soluciones y alternativas serán heterogéneas y singulares. Entendiendo el concepto de heterogeneidad como la convivencia en diferencia y no ligada a la desigualdad. Las soluciones a su vez deberá entender la ciudad en su totalidad, de manera integral y no de a partes debido a la complejidad de sus elementos y relaciones.

Las ciudades que, junto a ciudadanos y países siguen un patrón único, corren el riesgo de ser dependientes y quedar incapacitadas para ser libres, es por lo cual se hace necesario un urbanismo participativo y multidisciplinario en pos de generar ciudades sostenibles, abarcando un amplio espectro, desde lo natural a lo social. Las ciudades deben encontrar soluciones para detener el desgaste de la tierra y garantizar la continuidad del planeta y recursos para las generaciones venideras. Las urbes son las mayores consumidoras del planeta, considerando que casi 2/3 de la población mundial es urbana, se hace necesario un cambio en la manera de concebir las ciudades (Muxi 2009).

Las ciudades entonces, tienen el deber de garantizar las diferencias, no así las desigualdades, incorporando el concepto de sostenibilidad como fundamental para la preservación del futuro. Además, la construcción de ciudades sostenibles pasa también por resignificar formas urbanas y crear nuevos paradigmas según cada realidad. El espacio para ser sostenible debe expresar significados, evidenciar multiplicidad social, donde los ciudadanos se sientan interpretados y representados. A su vez, la ciudad sostenible cuenta con un espacio público revitalizado y refuncionalizado, que cohesiona la ciudad y actúa como estructurador urbano, no como un simple espacio de tránsito.

Se entiende el desarrollo sustentable como un proceso dinámico que implica programas de acción que apunten al ordenamiento del territorio con crecimiento económico, equidad social, preservación del ambiente, participación y gobernabilidad. (Cátedra de Urbanismo, Universidad Nacional de Córdoba, 2006).

En el libro “Ciudades para un pequeño planeta” (2000) Richard Rogers explica que las propias ciudades deben concebirse como sistemas ecológicos y es esta actitud la que debe dirigir el enfoque para planificarlas y gestionar la explotación de sus recursos. Estos recursos consumidos por una ciudad pueden medirse en términos de la “*huella ecológica*” que dejan, se trata de áreas dispersas en todo el mundo, con una superficie mayor a la de la ciudad y de la que ésta depende. Según algunos autores la clave está en la implementación del “metabolismo circular” de las ciudades, donde el consumo se reduce mejorando el rendimiento y reutilizándolos en la medida de lo posible. La ciudad se entiende como un complejo sistema y dinámico de actividades humanas y efectos en el medio ambiente. Para planificar una ciudad sostenible se requiere una comprensión integral de las relaciones entre ciudadanos, servicios, infraestructura de transporte, generación de energía y su impacto en el entorno inmediato, así como a nivel geográfico más amplio. Es decir, que a la hora de la planificación urbana y sostenible de una ciudad la ecología urbana, la economía y la sociología deben estar integradas.

A su vez, las cuestiones medioambientales no pueden estar separadas de las cuestiones sociales, ya que la política para mejorar un entorno repercute en la calidad de vida de los ciudadanos también. *“Las soluciones ecológicas y sociales se retroalimentan mutuamente para construir sociedades más sanas, vivas y abiertas. Ante todo, la sostenibilidad significa una vida mejor para las generaciones futuras”* (Rogers, 2000: 32).

El modelo de ciudad densa, es el modelo de ciudad que plantea Rogers como alternativa posible para el desarrollo de una ciudad: donde más allá de las ventajas sociales de proximidad y comunidad, este tipo de ciudades pueden diseñarse mediante una planificación integral con el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menos recursos, producir menos polución y evitar expandirse sobre el paisaje rural. Se alude entonces al modelo de *ciudad compacta* como ejemplo de una ciudad densa y *socialmente diversa* donde las actividades sociales y económicas se solapan y las donde las comunidades puedan integrarse en su entorno. Es un concepto contrario al de la ciudad norteamericana, donde la zonificación con áreas conectadas por grandes autopistas, promovidas claramente por lógicas de mercado, funcionan como modelo (ya caducado en su origen) para las ciudades latinoamericanas. Otro elemento a tener en cuenta es el crecimiento del parque automotor que presentan las ciudades en todo el mundo, con respecto a esta cuestión es cierto que mientras más se expanden las ciudades, menos rentable resulta la expansión de sus sistemas de transporte público y, por tanto, más dependientes son los ciudadanos del transporte privado, como ya se nombró al mencionar las características comunes de los barrios cerrados. Entonces, es importante nombrar al automóvil como factor clave a la hora de la planificación a la hora de priorizar los intercambios sociales y vecinales, ya es inversamente proporcional al nivel de tráfico que registre esa calle. Menos automóviles significa menos atascos y mejor calidad del aire, lo que conlleva al uso de la bicicleta y el ocio al aire libre.

Otra característica de la ciudad compacta es la presencia de espacios verdes: parques, jardines, árboles que no sólo proporcionan sombra y entornos agradables, sino que también se reducen las temperaturas, los ruidos, la polución del aire y se mantiene la diversidad de la flora y la fauna.

El concepto de sostenibilidad urbana debe aplicarse también a proyectos de “*remodelación urbana*” y “*renovación*” para aquellas ciudades que han sufrido desindustrialización en las últimas décadas, dejando tierras vacantes dentro del tejido urbano. También se tiene en cuenta a las ciudades por ejemplo de Latinoamérica, donde han crecido los asentamientos irregulares (villas de emergencia en Argentina), estas áreas tan vulnerables, tan faltas de recursos en infraestructuras, convierten a su población en víctimas de la contaminación del aire, aguas, suciedad, entre otras cosas. En este tipo de casos se propone la *participación ciudadana* como elemento para alcanzar resultados exitosos, donde la comunidad debe abordar los problemas de estos asentamientos espontáneos junto con un equipo especializado en cuestiones técnicas.

Rogers propone la construcción de ciudades sostenibles orientando a los poderes económicos y políticos hacia objetivos tendientes a la sostenibilidad medioambiental y la equidad social. Para llevarlo a cabo se deben explotar las comunicaciones y la moderna tecnología, involucrar a los ciudadanos e integrar la dinámica de la ciudad contemporánea. También es necesario enfatizar el sentido de pertenencia social, donde los ciudadanos sean participantes activos de la ciudad que desean.

2.6.1 Corriente de New Urbanism

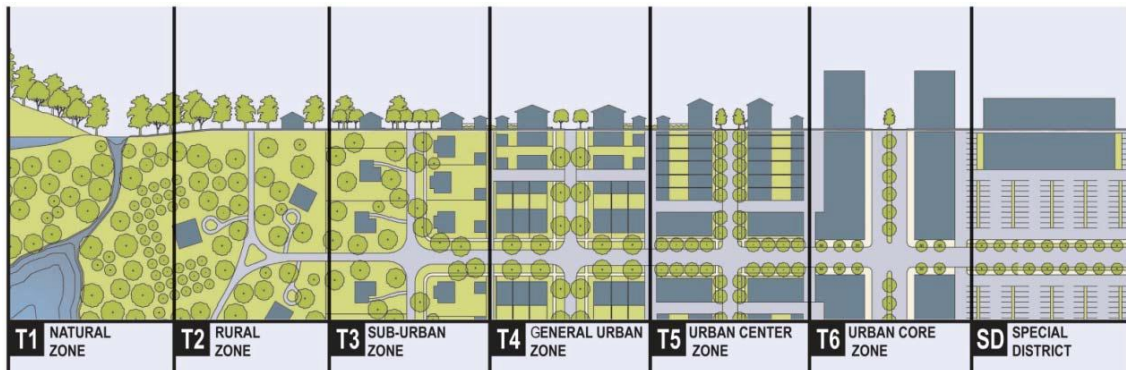
Como método para justificar la sostenibilidad de un “country” de la ciudad de Córdoba, se utilizan los 10 lineamientos de la corriente del New Urbanism o Nuevo Urbanismo. Esta corriente nace el año 1979 de la mano del promotor inmobiliario Robert S. Davis en los Estados Unidos como resultado del encargo de un proyecto urbanístico que recogía la estructura y morfología de los poblados tradicionales norteamericanos, pero incorporando al automóvil como elemento ineludible de la movilidad. Bajo esta óptica, en el año 1981 se trazó sobre una extensión de 80 unas 32 hectáreas el diseño de Seaside, un proyecto de rehabilitación de un frente marítimo en la costa de Florida, donde se marcó como objetivo construir una ciudad a escala vecinal que recrease la vida tradicional de pueblo y lograr al mismo tiempo establecer un ambiente urbano de calidad.

El New Urbanism promueve la creación y el mantenimiento de un ambiente diverso, escalable y compacto, con un contexto apropiado para desarrollar arquitectura y comunidades enteramente estructuradas de forma integral: lugares de trabajo, tiendas, escuelas, parques y todas las instalaciones esenciales para la vida diaria de los residentes, situadas todas dentro de una distancia fácil de caminar. Por ello el New Urbanism promueve el uso de trenes y transporte ligero frente a las carreteras y caminos convencionales, mediante estrategias que reduzcan la congestión de tráfico, aumenten la oferta de viviendas asequibles, y frenen la dispersión urbana. A su vez propone 10 lineamientos que serán la base para caracterizar el barrio cerrado

ejemplificado (extraído de la asignatura Ciudad y Territorio Sostenible del presente Máster):

1. *Ciudades caminables*: concentrar la mayor parte de usos y actividades dentro de un paseo de 10 minutos de casa y de trabajo. Diseño urbano amigable para los peatones (edificios cerca de calle; pórticos; calles bordadas de árboles (treelined streets); aparcamiento en la calle; aparcamientos ocultos; cocheras en segunda línea; calles estrechas y de velocidad reducida, en algunos casos calles peatonales.
2. *Conectividad*: interconexión de la red vial para dispersar el tránsito de los peatones, jerarquización de bulevares, avenidas, calles y callejones, sistema de circulación peatonal y espacio público de alta calidad y agradable.
3. *Mezcla de usos y diversidad*: mezcla de tiendas, oficinas, pisos y casas en el área, mezcla de usos a diferente escala, a nivel barrio, calle y edificios. Diversidad de los habitantes en cuanto a edad, niveles de ingreso, culturas y raza.
4. *Mezcla de tipologías de vivienda*: proximidad con distintas tipologías de vivienda, tamaño y precios.
5. *Arquitectura y diseño urbano de calidad*: se hace énfasis en la estética, el confort y la creación de sentido de lugar, situación especial de espacios cívicos y sitios comunitarios, arquitectura referida a la escala humana y entornos agradables.
6. *Estructura tradicional*: Diferenciar el centro de la periferia, el espacio público en el centro, de calidad; espacio abierto diseñado como arte cívico. Integrar una gama amplia de usos y densidades dentro del límite de 10 minutos andando. Se propone la Planificación de corte transversal (“transect”): La densidad más alta en el centro de ciudad; siendo cada vez menos denso hacia la periferia o suburbios. Esta jerarquía de corte transversal de lo urbano a lo rural tiene las edificaciones apropiadas y los tipos de la calle para cada área a lo largo del continuo.
7. *Incremento en densidad*: Más edificios, residencias, comercio y servicios cercanos, con facilidad para llegar a ellos caminando. Uso de recursos y servicios más eficiente, con el fin de crear un lugar para vivir más conveniente y agradable.
8. *Transporte sustentable*: sistema de trenes para conectar ciudades, poblados y barrios, con calidad. Diseño peatonal amistoso que anime un mayor uso de la bicicleta, motocicleta o el caminar.
9. *Sostenibilidad*: Minimización del impacto medioambiental del desarrollo, promoción de tecnologías respetuosas con el medio ambiente que maximicen el rendimiento energético. Respeto por la ecología y valor de los sistemas naturales, reducción del uso de combustibles fósiles y finitos. Producción local (local for local).
10. *Calidad de vida*: sumatoria de los lineamientos anteriores para lograr una alta calidad de vida.

Figura 7. Gráfico de diseño transversal o transect



Fuente: Asignatura Ciudad y Territorio Sostenible (Master, 2015).

3 Gated Communities en Argentina

3.1 Historia y causas de su aparición

La historia de los “countries” en Argentina se remonta a principios del siglo XX, a la década del ‘30, con la aparición del Tortugas Country Club en la provincia de Buenos Aires, pero fue durante la década del ‘70 (época de la dictadura militar) cuando se expanden. Los “countries” surgen como clubes de campo o segunda residencia vinculada a la práctica deportiva siendo el polo y el golf los más importantes. Es decir que en sus inicios las primeras “*gated communities*” fueron desarrolladas por clubes deportivos (tal como el country del Jockey Club en Córdoba). El crecimiento de estas urbanizaciones se mantuvo hasta los años 80, cuando se detiene como consecuencia de la recesión económica que afectaba al país en ese momento. Con el comienzo de la década del ‘90, aparecen los primeros barrios cerrados destinados a vivienda principal y a un segmento de alto poder adquisitivo, donde los inversores son grandes grupos inmobiliarios.

Si nos remontamos a los orígenes históricos, el surgimiento de los primeros clubes de clubs de campo fue en Reino Unido, aunque el mayor desarrollo se dio sobre la periferia de las ciudades estadounidenses y canadienses.

En Argentina, la expresión “country club” comienza a utilizarse en las revistas de arquitectura de la década del ‘30 haciendo referencia a clubes suburbanos que combinaban instalaciones destinadas a la práctica deportiva con “viviendas residenciales” de uso temporario, es decir de fin de semana o 2da residencia. En Buenos Aires los primeros “countries” exclusivos construidos de acuerdo a este nuevo modelo fueron: Los Lagartos Country Club, el Tortugas Country Club (década de 1930), el Hindú Country Club (1944), el Highland Park y el Olivos Golf Club (ambos de la década de 1950). En la mayoría de los casos, estos se constituyen sobre la base de clubes deportivos existentes cercanos a la ciudad de Buenos Aires y dedicados a la práctica del golf.

En sus inicios el club de campo o “*country club*” combinaba instalaciones deportivas con dos tipos de habitaciones para alojamiento temporario:

- “*club house*”, o gran pabellón: con habitaciones distribuidas paralelamente y servicios generales
- “*barrio parque*”: en el que se construían “casas individuales de fin de semana” pertenecientes a particulares.

En cuanto a las formas jurídicas de propiedad, los clubes de campo se enmarcaban dentro de las siguientes posibilidades:

- Club como propietario y usufructo de los socios de las habitaciones del “*club house*” o de las viviendas del “*barrio parque*”
- Sociedad cooperativa entre los mismos socios y propiedad de los bienes inmuebles respectivos.
- Propiedad privada de cada socio sobre su casa o departamento.

Para 1970 vivían ya en el Área Metropolitana de Buenos Aires 8.000.000 de personas, sin embargo, a partir de este momento comienza a detenerse el proceso de expansión urbana. La ocupación territorial ya no se producirá sobre la prolongación ilimitada, existente sino sobre la cobertura y relleno de los espacios intersticiales. Dicha dinámica urbana corresponde con el declive del Estado de Bienestar, y el paso al gobierno del Régimen Militar. A partir del golpe de Estado de 1976, las políticas sociales y económicas de la dictadura, se insertan en un marco de post-expansionismo, se toman medidas de expulsión de la población carenciada de la ciudad para que retorne a sus provincias o países de origen. También se pone punto final a las políticas redistribucionistas. Según los nuevos planes urbanos se construyeron nuevas autopistas de acceso a la zona central de la Capital para mejorar el tránsito (Plan de Autopistas Urbanas), entre otras importantes obras públicas. Estas medidas en su conjunto producen un punto de inflexión en el proceso de formación de los “country clubs” dentro del Área Metropolitana de Buenos Aires, ya que el desarrollo de nuevas autopistas que comunican la ciudad con los municipios periféricos y la imposibilidad de realizar loteos económicos para los sectores populares provoca que los emprendedores inmobiliarios piensen nuevas iniciativas para los grandes espacios disponibles en el Conurbano bonaerense enfocados ahora hacia el mercado de la clase media alta. Paralelamente, la ley provincial Nº 8.912/77, consagra la utilización de la expresión “*club de campo*” como traducción castellana del “*country club*”, mejormente conocidos como “countries” para los argentinos.

Con el comienzo de los años `80, la segunda generación de los clubs de campo, disminuyen las exigencias sociales para el ingreso de nuevos propietarios.

Un artículo de aquellos años ejemplifica cuales eran los nuevos aspectos valorados por los compradores a la hora de adquirir una propiedad de este estilo, los promotores del San Diego Country Club elaboraron una cartilla de recomendaciones:

- contar con vías de acceso cómodo, seguro y rápido (presencia del automóvil)

- tener un centro urbano en las cercanías que permita disponer de infraestructura de servicios
- la cantidad de socios debe rondar preferentemente los 1.000 para el mejor funcionamiento interno
- adecuada proporción entre espacios verdes permanentes y la superficie total del club
- infraestructura proporcional al número de socios final previsto
- cancha de golf
- equipo de mantenimiento
- control y reglamentación de la construcción particular
- adecuada vigilancia diurna y nocturna que garantice la privacidad (Diario Ámbito Financiero, Abril de 1987).

Figura 8. **Vista del Club House del San Diego Country Club (Bs. As).**



Fuente: www.sandiegocountry.com.ar

Como se puede observar, aparecen los conceptos de “seguridad” y “recreación” como aspectos esenciales que signaban la creación de estos emprendimientos inmobiliarios. Para esta época, el uso tradicional de la expresión “country club” comienza a convivir con el uso simple de la palabra “countrie”, en alusión a estas nuevas facetas de seguridad y privacidad, que comienzan a ganar terreno frente a los usos más tradicionales de tipo deportivo.

A mediados de la década del `80, se produce un cambio trascendental en el uso del club de campo: las viviendas destinadas a fin de semana ahora se transforman en vivienda de uso permanente, con un perfil social predominante de matrimonios jóvenes con hijos pequeños. Comienza a perfilarse una nueva imagen del countrie: una comunidad cerrada, autocontenida en sí misma, que intenta reducir al mínimo sus lazos con el exterior. Se produce un gran cambio en los hábitos cotidianos de la población de medianos y altos ingresos y en el uso de estos nuevos tipos residenciales:

- utilización máxima de las residencias durante los fines de semana
- complementación de privacidad con vida social
- organización del tiempo libre de los niños sin tener que salir del barrio
- participación de grupos humanos de características similares y homogéneas

De esta manera, el fenómeno del country club dejó de ser un complemento de la vida urbana para convertirse en una alternativa ante una ciudad en la que el aumento de la conflictividad, la violencia y la contaminación se hacían cada vez más evidentes.

Hacia los años `90 estos nuevos “country club” dieron origen a 2 nuevas tipologías residenciales con características particulares:

- *Barrios cerrados*: se diferencian de los “countries” porque el equipamiento comunitario es reducido a los efectos de disminuir los costos de mantenimiento. El perfil de propietarios privilegia la seguridad, la accesibilidad al centro urbano y la vida al aire libre.
- *Torres countries*: se encuentran localizadas en grandes terrenos disponibles en el interior del tejido urbano (antiguas fábricas, etc.) Estos emprendimientos inmobiliarios, se construían alrededor de conjuntos de torres organizadas bajo el régimen de propiedad horizontal, enmarcados dentro de espacios comunes donde se privilegiaban las actividades recreativas (piletas, solárium, canchas de tenis, paddle), el espacio verde y la seguridad.

Figura 9. **Ejemplo de Torres Country en la Ciudad de Córdoba**



Fuente: www.gamasa.com.ar

Durante la década del `90, las políticas socioeconómicas aplicadas desde el Gobierno afianzan y consolidan estas nuevas dinámicas. La planificación urbana de aquellos años pasa de los grandes "planes directores" de las décadas pasadas a ser reemplazados por proyectos urbanos fragmentarios, cuyo objetivo era la puesta en el mercado de aquellos sectores de la ciudad que suponían ventajas diferenciales para el desarrollo de los negocios privados (primacía de la lógica de mercado). La rentabilidad económica y la transformación de las ciudades argentinas van de la mano durante este período, que corresponde al “boom” de crecimiento de estos nuevos tipos residenciales, por ejemplo al año 2000 ya había 300 km² (una vez y media la superficie de la Capital) de barrios cerrados, pueblos privados, clubes de chacra para residencia permanente, “country clubs” y barrios náuticos, rodeando el área metropolitana de Buenos Aires. Se consolida este nuevo modelo urbano que se repite en todas las ciudades latinoamericanas como producto de la conjugación de nuevos

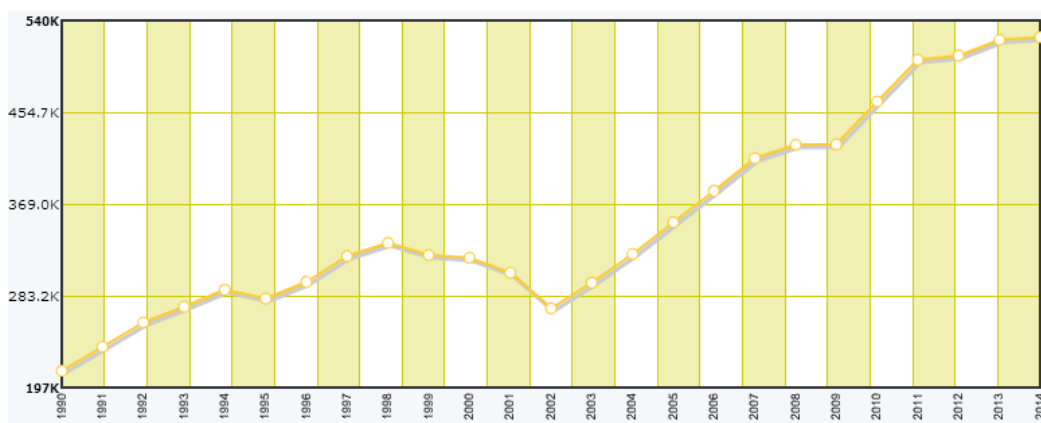
elementos como el automóvil, grandes autopistas, shoppings centers, y “gated communities”.

Si bien tradicionalmente en la construcción de las ciudades las periferias fueron los sitios olvidados y que representaban las fallas de la planificación, según este modelo de ciudad fragmentada, son los focos más atractivos de inversión por parte de los desarrollistas inmobiliarios.

A modo de resumen, podemos afirmar que antes del año 2001 Argentina experimentaba un periodo ficticio de bienestar económico, que hacía que su moneda fuera equivalente al dólar norteamericano, por lo cual la población podía equipararse con otras sociedades (principalmente europeas) ; esta relación cambiaria posibilitó una actualización tecnológica sin precedentes y nuevas formas de intercambio de bienes y servicios, traídas de la mano por los avances de las comunicaciones. La equivalencia de moneda con el dólar trajo bienestar a ciertos sectores de la población, pero también ocasionó una crisis económica que se desató en Diciembre de 2001: en 2001 la deuda argentina representaba el 57% del Producto Interno Bruto (PIB). Cuando se declaró el default, a fines de diciembre de 2001, la deuda ascendía a 141.000 millones de dólares, en este período la moneda se devaluó y la población fue de pronto afectada, viendo sus ahorros y sus ganancias disminuir a la 3ra parte de su valor original y ser retenidas por los entes financieros, pese a esto, la deuda siguió creciendo hasta llegar a los 181.000 millones de dólares. El empobrecimiento general debido a la crisis sacudió al país y llevó a grandes porciones de población a bajar en la escala económica.

Superado este período, se puede observar que la economía argentina va en crecimiento: en 2003 de un 8,8%, en 2004 de un 9%. Así y todo, el notable crecimiento apenas alcanza para acercarse a los niveles del producto interno bruto (PIB) per cápita de 1998. Los motores de este crecimiento son dos: las exportaciones, que en 2004 crecieron un 17%, y el consumo privado, que ascendió un 8%. La recomposición de la economía, aun siendo parcial y frágil, permitió al gobierno mantener un elevado consenso (Zibechi, R. 2005).

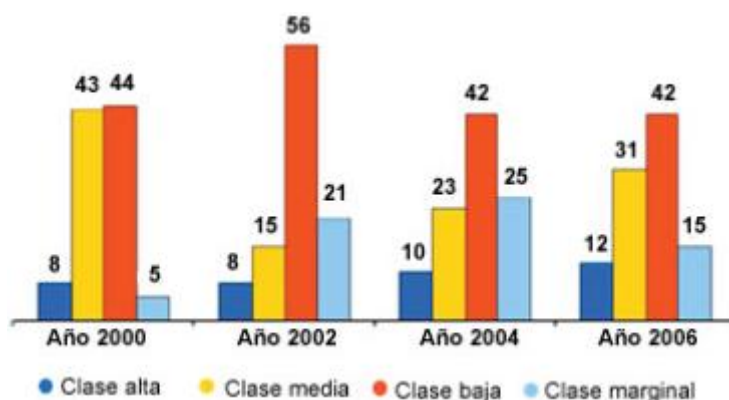
Figura 10. Estadísticas e indicadores económicos del PIB (millones de dólares)



Fuente: CEPAL

Actualmente, cuando la economía mejora poco a poco, se ve reflejado en una sociedad que retoma hábitos facilitados por el bienestar económico, entonces ya no sólo las clases altas tienen acceso a los “countries”, sino que las clases medias emergentes que buscan reafirmar su identidad teniendo a la vivienda como principal parámetro de bienestar y de reconocimiento dentro de la ciudad, simbolizado en este caso por los barrios cerrados. Como parte de la legitimación de la identidad de esta nueva clase media la vivienda, el concepto de hogar surge como un bien que siempre está presente, es decir, siempre está bien valorada; ya en ella se reflejan los gustos de sus usuarios, cómo se decora, con que “estilo” arquitectónico se construye, a que barrio pertenece. La nueva clase media está dispuesta a pagar un costo mayor que una vivienda en un barrio abierto, en pos de obtener el *status*, la experiencia especial, única que va de la mano con la calidad, el estilo que brinda reconocimiento de parte de la sociedad. Muchos autores afirman que no pretende escalar hacia una clase alta, sino reafirmar su identidad a través del prestigio social y el *status* que significa residir en un emprendimiento cerrado.

Figura 11. Evolución de la clase media en Córdoba



Fuente: Consultora Delfos, Marzo 2007.

Tal como se observa en el gráfico, con la crisis del año 2001 la clase media bajó del 43% al 15%, subiendo drásticamente la clase marginal, de un 5% a un 21%. Se puede observar que a partir del año 2004, la clase media se recupera, la clase marginal baja, sin embargo se mantiene la clase baja, sin crecimiento ni decrecimiento. Es importante destacar que las clases altas no sufrieron el impacto de la crisis del 2001, y se observa un pequeño crecimiento hacia el año 2006.

3.2 Marketing y Publicidad

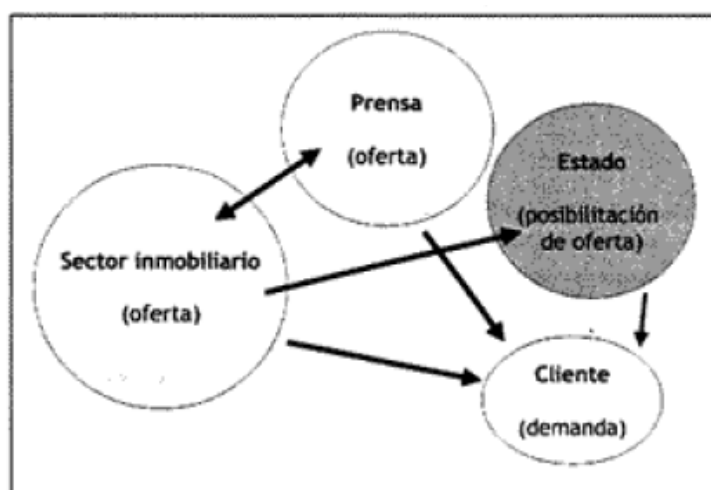
Los Barrios Privados se comercializan por una unión de empresas inmobiliarias y grandes periódicos, e incluso promovidos por las administraciones municipales. Este fenómeno es similar al de numerosas ciudades de Estados Unidos, en las cuales la tasa de criminalidad en descenso no tiene ningún influjo en la decisión habitacional, y

donde el mercado inmobiliario se estructura solamente por la oferta. (Janoschka, 2000).

La publicidad de estos barrios alude a escenarios felices, siempre relacionados al ocio, la tranquilidad, el verde, la familia y la *seguridad*. Si bien los destinatarios de estas publicidades son en su mayoría parejas jóvenes o familias con hijos pequeños, siempre se hace referencia al modelo tradicional y conservador de éstas, claramente desactualizadas. Siempre están presentes un padre, una madre y 2 niños, todos rubios y de ojos claros, sin tener en cuenta la diversidad racial de Latinoamérica, quedando en evidencia la copia sin reflexión alguna del modelo norteamericano.

Otro rasgo común en muchas publicidades de “gated communities” es la presentación sin entorno, donde solo se ve la urbanización exenta, como una burbuja que no tiene nada a su alrededor y a veces, la presencia de agua en lagos, piscinas como sinónimo de entorno “natural y sostenible”.

Figura 12. **Sistema de promoción de los Barrios Privados en Argentina.**



Fuente: Borsdorf, 2003.

3.2.1 Análisis de ejemplo: Urbanización LIVETTE (Córdoba)

Si bien las “gated communities” o barrios cerrados tienen características locales en cuanto a que responden a las necesidades de la población local, a sus intereses y gustos, también son parte de una tendencia global que es impulsada por los desarrolladores urbanos a través de campañas de marketing. En muchos casos un mismo diseño urbano es replicado en diferentes países, con una gran predominancia de modelos llevados a América Latina desde Estados Unidos, que no sólo incluyen el mismo diseño y paisajismo, sino que utilizan hasta los mismos nombres. (Roitman 2010).

Los residentes de este tipo de urbanizaciones en América Latina pertenecen a una clase media, media-alta y alta, donde la mayoría se desempeña en puestos laborales de alta jerarquía y son profesionales. Se puede decir que el público a quienes se

destinan estos emprendimientos es de un alto poder adquisitivo y en un alto porcentaje se trata de parejas jóvenes sin hijos o familias con niños pequeños.

Figura 13. Imagen publicidad Barrio Livette, Ciudad de Córdoba, 2012.



Fuente: www.livette.com

Se toma como ejemplo para el análisis de publicidad y marketing, el emprendimiento inmobiliario cerrado en la ciudad de Córdoba denominado Livette, que corresponde a la categoría de *torres country*.

Figura 14. Portada del sitio web del emprendimiento



LA ELECCIÓN DEL BUEN VIVIR

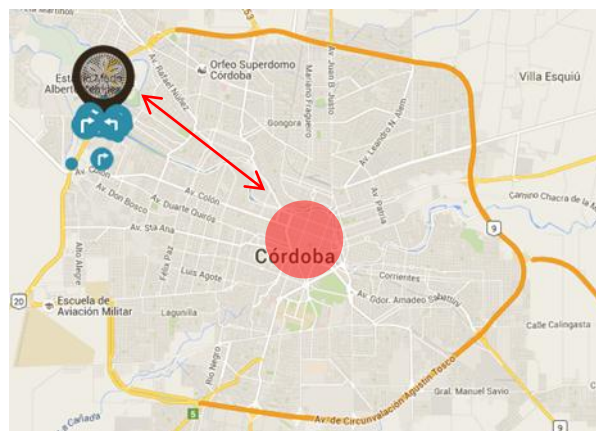
Fuente: <http://www.livette.com/>

Cuando se observa la publicidad gráfica en la página web del desarrollo inmobiliario, con una sola toma, se extraen muchos de los elementos comunes de los barrios cerrados que se mencionan anteriormente:

- El nombre del barrio: LIVETTE, se podría deducir que proviene del francés, relacionado al vivir, en este caso el la “buena vida”.
- Slogan: “La elección del buen vivir” “Te proponemos un espacio donde tus posibilidades de disfrute no conozcan barreras. Integrar tu vida con un entorno inspirado y alineado al buen vivir”. Se hace referencia a que quienes habiten en el conjunto residencial es la mejor opción para quienes opten por mejorar su calidad de vida, sin “barreras” (lo cual es evidentemente contradictorio), y propiciando las situaciones de ocio y esparcimiento.

- Seguridad las 24 hs.: Esta característica como la más importante de un barrio de estas características, ya que vivir “seguros” es el objetivo primordial del barrio.
- Elementos iconográficos clave: automóviles como protagonistas de la imagen, la barrera de seguridad en la entrada con la vigilancia correspondiente y por último, a modo casi de “decoración”, en la imagen se ve el verde y algunas flores que dan el toque de color a la publicidad.
- Palabras importadas e impostadas de la cultura norteamericana como: *amenities, playroom, gym, kínder, relax, club house, lounge*, entre otras, para hacer alusión a sofisticación, desarrollo y al modelo que se intenta imitar.

Figura 15. Ubicación del barrio



Fuente: www.livette.com

El barrio se ubica en el cuadrante noroeste de la ciudad de Córdoba, dentro del anillo de la ronda o “Circunvalación”, cuyo tramo no está construido en la actualidad. En la imagen se aprecia la gran distancia que lo separa del centro, siendo esta característica de vital importancia por el modelo radial de la ciudad, es decir, que el centro aún agrupa las principales actividades administrativas, y como consecuencia el tránsito vehicular es caótico durante los días de semana.

Se analiza una entrevista al periódico “La Voz del Interior” (2015) del arquitecto director de la empresa desarrollista del emprendimiento: *“Cuando hablamos de tendencias, resulta importante analizar el mercado hoy: el individuo está cada vez más conectado, observa lo que ocurre a su alrededor y así genera amplias expectativas y nuevas necesidades. Tiene la capacidad para la decisión sobre el diseño, al establecer un poder colaborativo con las empresas.(...) Así, su paso por cada uno de los espacios para vivir, descansar, trabajar o circular debe ser funcional y otorgar experiencias gratificantes.(...) nos gusta trabajar con clientes que les guste vivir bien”*, asegura el director de la empresa desarrollista.

Partiendo de estas premisas y objetivos, cabe ahora preguntarse: ¿A qué modos de vida se refiere el arquitecto al hablar de experiencias gratificantes, vivir bien? ¿Cuál es

el concepto de “buena vida” al que se apunta? En el desarrollo de la entrevista el arquitecto menciona algunas líneas de acción de la empresa que dirige:

- *“Espacios verdes y sostenibles: pensar en recursos ya no es sólo una cuestión de números y costos. Cada vez más las construcciones se orientan a efectivizar el uso del suelo, en toda la cadena desde la búsqueda del terreno hasta la funcionalidad de dicho emprendimiento. Pensar en verde es preservar ámbitos naturales, evitar desperdicios y maltrato al entorno, ahorro energético, entre otras ventajas. La preservación de los árboles autóctonos nos dio mucha satisfacción en el proyecto. También mantuvimos el ladrillo visto, que es característica de la zona. Además, tenemos 40 cocheras en el subsuelo, lo que facilita el estacionamiento y despeja las calles”.* En este punto se considera la sostenibilidad desde un punto de vista superficial, que se reduce a la conservación de especies vegetales autóctonas y a la materialidad de la arquitectura que armonice con el entorno, sin tener en cuenta el diseño bioclimático de las unidades o la promoción de otros tipos de transporte como el público o la bicicleta, sino que se “esconden” los parkings en subsuelo, siempre considerando al automóvil como medio de transporte indispensable para el “buen vivir”.
- *“Todo en uno”: ámbitos de vivienda que resuelvan amplias necesidades, tales como la habitacional, el parque, los espacios comunes, la seguridad. Para que el habitante ya no tenga que estar pendiente de estos temas, y eso dejarlo a cargo de la administración.”* En este punto se evidencia la privatización de los servicios que debieran ser parte del Estado como los espacios verdes, la seguridad, dejando a cargo a la administración privada del barrio como gestora de estos temas, sin nombrar por supuesto el alto costo de expensas que supone. Otro dato importante es el concepto de seguridad siempre presente como necesidad básica de igual nivel de importancia que la habitacional.
- *“Ofrecemos una experiencia de vida desde el momento en que cruzás la puerta y, en ese sentido, estamos terminando una aplicación mediante la cual reservás los espacios comunes y con la que podés pasar la lista de invitados al guardia”.* Los espacios son comunes a la gente que pertenece al barrio, mientras que aquellos externos deben pasar obligatoriamente por un control de seguridad para ingresar a los servicios.
- *“Calidad de vida: tanto en el trabajo como en la vida personal, cada vez más queremos disfrutar los momentos y tratamos de vivir mejor. Los amenities, o zonas de servicios comunes en los condominios, son un ejemplo de esto: sendas perimetrales para la actividad física, zonas para niños para juego al aire libre, zonas de oficina cercanas o en las mismas áreas de servicios (bancos, colegios, comercios), piletas para ser aprovechadas los 365 días del año.”* Esto significa que no hay necesidad por parte de los residentes de salir de la urbanización y menos al afuera, tan peligroso e inseguro, donde aparece el “otro”. Entonces aquí aparece la calidad de vida como sinónimo de la no mezcla con el resto de los ciudadanos, y si es posible, realizar todas las actividades dentro de este espacio controlado y vigilado junto a personas “semejantes”, y de características homogéneas.

- “*Ubicación no es centro*”: aunque sigue existiendo la tendencia a invertir en grandes urbes, cada vez más los desarrollistas ven las afueras de las ciudades como importantes oportunidades, a medida que hay más oportunidades y los precios son más accesibles. Como se muestra en la imagen de ubicación del barrio, la justificación por parte de las empresas desarrollistas es la de potenciar áreas de oportunidad, es decir, comprar suelo rural a bajo precio y convertirlo en urbanizable para poder construir y venderlo a un precio mucho mayor. Como consecuencia de esta transformación en el suelo, se pierde suelo agrícola que generalmente no cuenta con las infraestructuras básicas como agua corriente, electricidad, gas natural, lo que implica un gran gasto público el dotar de servicios aquellas zonas periféricas.

Figura 16. **Imagen del barrio**



Fuente: www.livette.com

3.3 Caso paradigmático: Nordelta (Buenos Aires)

El caso paradigmático de countrie en la Argentina, es el desarrollo del emprendimiento Nordelta en la localidad de Tigre, provincia de Buenos Aires, declarada ciudad privada y denominada “*Ciudad Pueblo*” por los propios inversores. A una distancia de 30 km. del centro de la ciudad se urbaniza desde el año 1999 un área de 1.600 hectáreas, y se construye una infraestructura habitacional para 80.000 personas de altos ingresos, separadas del resto de la sociedad urbana por fuertes medidas de seguridad.

El origen de Nordelta se remonta a los años 70, cuando 2 empresas nacionales con experiencia en los rubros de saneamiento, infraestructura y construcción de vivienda social adquirieron a bajo costo 1.600 ha del partido de Tigre, un municipio situado en el eje norte del Gran Buenos Aires. Inmediatamente después de su adquisición, los propietarios de las tierras comenzaron a soñar con la constitución de un

“emprendimiento urbano integral” al estilo de las master planned communities estadounidenses y de las *villes nouvelles* ubicadas en las afueras de París. Con la conformación de un equipo interdisciplinario encargado de elaborar el plan director de la nueva centralidad tigrense se sentaron las bases para la reconversión de un espacio que contaba con importantes valores estratégicos tales como: su proximidad a la ciudad central y sus cualidades paisajísticas (con los canales de agua del Delta de Tigre como elemento distintivo). Desde la perspectiva de los “fundadores” de Nordelta, su plan maestro sería la mejor alternativa para combatir los problemas urbanos (caos, contaminación, crecimiento desordenado e inseguridad), una herramienta insustituible para crear una ciudad nueva que fuera la contracara de la centralidad histórica de Buenos Aires.

La aprobación del masterplan por parte del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires llegó en 1992, según el plan Nordelta estaba diseñada para albergar una población estimada en 80.000 personas y su superficie estaría subdividida en 21 barrios cerrados conectados por una avenida central y con un extenso camino de circunvalación; sus calles laberínticas rompían con el trazado amanzanado que había guiado por décadas la expansión del Área Metropolitana de Buenos Aires.

La referencia a la naturaleza y al deporte es una constante en el nombre de sus barrios (Los Castores, La Isla, Las Caletas, Las Glorietas, La Alameda, Barrancas del Lago, Los Sauces, Portezuelo, Nordelta Golf Club), lo cual evidencia la importancia que se les concede como elementos configuradores del interior. Cada uno de éstos se presenta como un producto dirigido a determinado segmento del mercado de acuerdo al poder adquisitivo de los clientes, por ejemplo algunos están orientados a familias jóvenes que acceden a su primera vivienda, otros apuntan a compradores con alto poder adquisitivo que practican actividades náuticas; otro barrio ofrece terrenos y casas prefabricadas al estilo americano; y también está la oferta de dúplex para parejas jóvenes o de la tercera edad; etc. Es decir cada barrio tiene su segmento, por lo que se puede afirmar que dentro de esta “ciudad pueblo” también hay diferencias de clases sociales, es decir el perfil no es tan homogéneo como aparenta a primera vista.

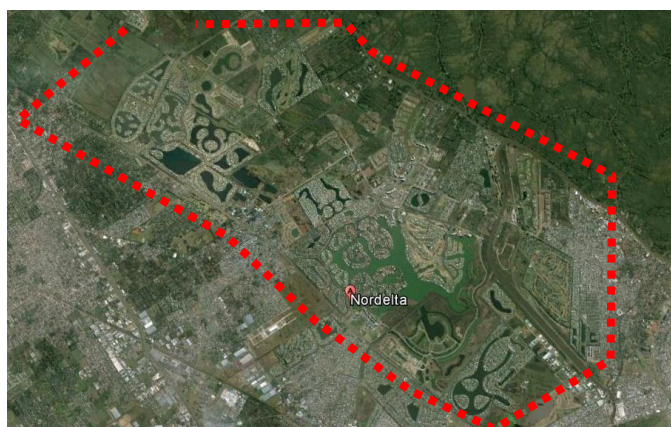
Además, se encuentran en construcción todos los servicios comunes de una ciudad, como instalaciones culturales, de esparcimiento, de compras, etc., y hasta un centro de oficinas (Janoschka, 2002). Este fenómeno aumenta la competencia con los centros comerciales integrados al casco urbano, e incluso se desarrolla un paralelismo: mientras el casco central de Pilar, otra ciudad del Área Metropolitana con el mayor porcentaje de desarrollos privados en su superficie de Argentina, contiene más de 140 barrios privados y más del 25% de su espacio privatizado, la ciudad privada en este caso es de mayor importancia que la abierta.

El repliegue a la individualidad en la elección del medio de transporte no sólo es poco sustentable para las zonas centrales de la ciudad altamente contaminadas, sino que también se trata de un retraimiento de la percepción comunitaria de la sociedad. De la vigilada y aislada Nordelta se va a la oficina por la autopista, se estaciona el auto en un lugar vigilado y privado, en muchos casos en el (o al lado del) mismo edificio de oficinas. El contacto con espacios urbanos de acceso público se reduce al mínimo, y

esto lleva a una nueva manera de percibir el espacio. Esta disminución de la interacción directa resulta aún mucho más intensa cuando se intenta reducir los costos del viaje limitando la presencia en el centro. Aprovechando la creciente flexibilidad que resulta de los métodos modernos de comunicación (teléfonos celulares, internet, correo electrónico, etc.), muchos habitantes empleados en el centro aspiran a la posibilidad de reducir su presencia en el lugar de trabajo a pocas veces por semana y cumplir con sus obligaciones profesionales desde su casa. Esta estrategia también conduce a una menor interacción con otros espacios urbanos y a un mayor retraimiento. Nordelta posee equipamientos a nivel urbano como:

- Educación: posee 2 escuelas primarias y secundarias y una Universidad en construcción, la Universidad de Nordelta.
- Comercio: la mudanza a la vecindad privada obliga a las personas a modificar el modo de comportamiento tradicional y comenzar a hacer compras masivas para sus necesidades diarias. Sobre el punto, es importante mencionar que dentro de cada Barrio de Nordelta no están permitidas las actividades comerciales, por lo que ir de compras significa tener que usar el auto. Las distancias suburbanas conducen a una transformación en la cantidad de las compras. Las compras diarias y en pequeña escala de medios de vida se ven reemplazadas por grandes adquisiciones semanales o quincenales. Al mismo tiempo, esto genera una mayor fragmentación del espacio urbano, dado que el hipermercado aislado reemplaza lentamente a los pequeños comercios minoristas.
- Ocio: La decisión de mudarse a Nordelta se encuentra estrechamente vinculada con el deseo de emprender una nueva etapa de vida y de cambiar modos personales de conducta, sobre todo en la esfera del tiempo libre. Generalmente, esto significa la decisión concreta de pasar más tiempo con la familia. Esta concentración en lo interno, en la familia, en el vecindario y en la exploración de Nordelta lleva a un alejamiento de los contactos externos. Las actividades nocturnas fuera del countrie requieren una ocasión especial. Las distancias se convierten en un umbral que impide el viaje a cines, restaurantes y bares, pero también la visita a amigos.

Figura 17. **Vista aérea de Nordelta**



Fuente: Google Earth.

Figura 18. **Perspectiva de Nordelta.**



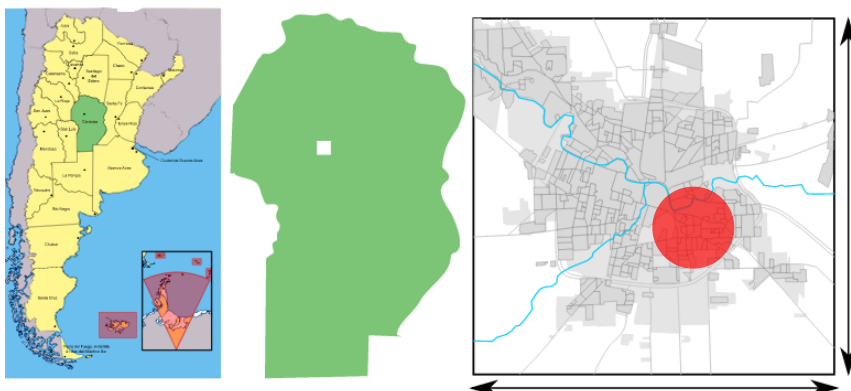
Fuente: Google Earth.

4 Countries en Córdoba

4.1 La ciudad de Córdoba

Córdoba, es la ciudad capital de la provincia de Córdoba (Argentina). Se encuentra ubicada en la región central del país, a ambas orillas del río Suquía. Es la 2da ciudad más poblada después de Buenos Aires y la más extensa del país. Córdoba se constituye en un importante centro cultural, económico, educativo, financiero y de entretenimiento de la región. Fue fundada por el sevillano Jerónimo Luis de Cabrera el 6 de julio de 1573, como un pueblo de españoles que sirviera como refugio de los indígenas para así poder desplazarse y comerciar libremente. La ciudad fue declarada capital provisional en dos ocasiones: la 1ra en 1806, durante las Invasiones Inglesas al Virreinato del Río de la Plata y luego, en 1855, durante los hechos de la Revolución Libertadora.

Figura 19. **Situación geográfica de la ciudad de Córdoba**



Fuente: Planeamiento Urbano 2020, año 2010.

El ejido municipal que abarca la ciudad de Córdoba conforma un cuadrado de 24 km de lado, totalizando un área de 576 km². Administrativamente está dividida en once Centros de Participación Comunal (C.P.C.) que la descentralizan. La distribución urbana es centralista, siendo solo algunos pocos los barrios con independiente del centro y alrededores. Este fenómeno se evidencia en la organización de los recorridos de las más de 700 unidades de autobuses, de las cuales casi todas concurren al macrocentro de la ciudad. Córdoba es también conocida como la Docta por su importancia en cuanto a su posición como foco atractor de estudiantes universitarios de todo el país y el mundo. La Universidad Nacional de Córdoba, fundada en 1613 por la congregación religiosa de los jesuitas es la primera de Argentina y la cuarta más antigua de América.

Tabla 1. **Características de la ciudad de Córdoba**

Superficie	576 km ² .
Distancia a Buenos Aires	710 km.
Habitantes en la ciudad	1.329.604 hab
Habitantes incluyendo Área Metropolitana	1.468.842 hab
Densidad poblacional	23.08 hab/ha.
Uso del suelo residencial	228.98 km ² (39,75%)
Uso del suelo rural	164.04 km ² (28.48%)
Uso del suelo Industrial	122.68 km ² (21.30%)
Espacios Verdes	16.45 km ² (2.85%)
Otros usos	60.3 kms (10.5%)

Fuente: Elaboración propia.

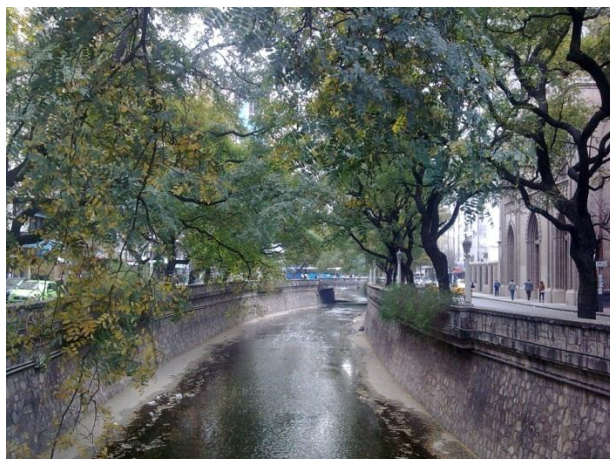
La ciudad tiene puntos históricos, culturales y turísticos de gran importancia como el arroyo La Cañada, que es un símbolo distintivo de la ciudad, se trata del encauzamiento parcial de un arroyo que cruza la ciudad de sur a norte. El Arco de Córdoba es un importante símbolo de la cultura ubicado en el ingreso sureste a la ciudad. En el año 2000 la Unesco declaró a la Manzana Jesuítica Patrimonio de la Humanidad y en 2006 fue nombrada Capital Americana de la Cultura de ese año.

Figura 20. **Imagen de la Manzana Jesuítica**



Fuente: UNESCO.

Figura 21. **Arroyo La Cañada que cruza la ciudad de norte a sur.**

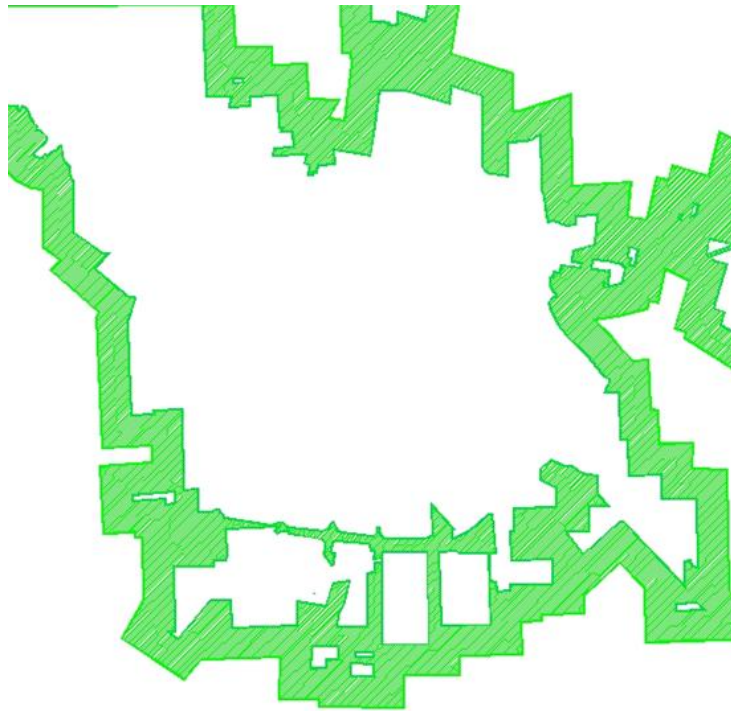


Fuente: Elaboración propia.

En el año 2006, de un total de 49.281 empresas, 21.423 (43%) pertenecían al sector comercial, 20.449 (41%) al sector servicios, y 6984 (14%) al sector industrial. Respecto este último es importante aclarar que si bien el número de empresas no es tan importante como en el comercial, su peso en la economía sí lo es. El sector primario, siendo mínimo en comparación al resto de la provincia, tiene su lugar en el cinturón verde, en las afueras del área urbanizada. En el año 2007 el Producto Interno Bruto fue de \$ 10.939.049 lo que representa alrededor del 3,65% del PIB del país. La ciudad de Córdoba, en general, tiene una baja participación en la actividad primaria respecto a la provincia, fundamentalmente en el ganadero que es prácticamente nulo, y muy baja en el sector agrícola. Sin embargo, es destacado en las actividades de procesamiento de carnes y elaboración de fiambres y embutidos, así como en los cultivos hortícolas, frutales y papa, destinando para este uso el 29% de la superficie total del ejido (zona rural), área que se denomina cinturón verde, es una zona en la periferia, destinada a la actividad frutihortícola. Tiene un área cercana a las 20.000 hectáreas (200 km²), la mayoría dentro del departamento Capital. Cada explotación consta 4 y 15 hectáreas.

El sector industrial, en cambio, ocupa un lugar principal en la actividad económica de la ciudad, considerándose a Córdoba como un importante centro automotriz nacional. Entre las empresas establecidas se encuentra Renault, la planta de Fiat Córdoba, Iveco, Materfer, y Volkswagen, que producen aproximadamente el 25% del total del país, generando además la localización de más de 160 empresas autopartistas a su alrededor.

Figura 22. **Cinturón verde que rodea la ciudad**



Fuente: Cátedra de Urbanismo, UNC, 2006.

En cuanto a su arquitectura, Córdoba tiene un área céntrica que se caracteriza por el perfil edilicio en altura (más de 100 metros), con la materialidad característica del ladrillo a la vista como característica distintiva. A su vez, se conservan todavía numerosos monumentos históricos de la época colonial, como la Manzana Jesuítica nombrada anteriormente, donde se ubican varias facultades de la Universidad Nacional de Córdoba, el colegio Nacional de Monserrat y la Iglesia de la Compañía de Jesús.

Córdoba es sede de numerosas iglesias de diferentes credos y religiones, como Iglesias, Sinagogas y Mezquitas, y una gran cantidad de iglesias evangélicas. Así ha recibido también el apodo de "*La ciudad de las campanas*".

La manzana fundacional se ubica en el centro de la ciudad y conserva el Cabildo, la Catedral y varias iglesias de la época colonial Otro estilo muy común en Córdoba, en las construcciones antiguas poscoloniales, es el francés (bellepoquiano). En toda el área céntrica pueden verse con sus característicos adornos y cúpulas. También es común ver casonas de estilo Art Decó y Art Nouveau.

Figura 23. **Estilos arquitectónicos de la ciudad**



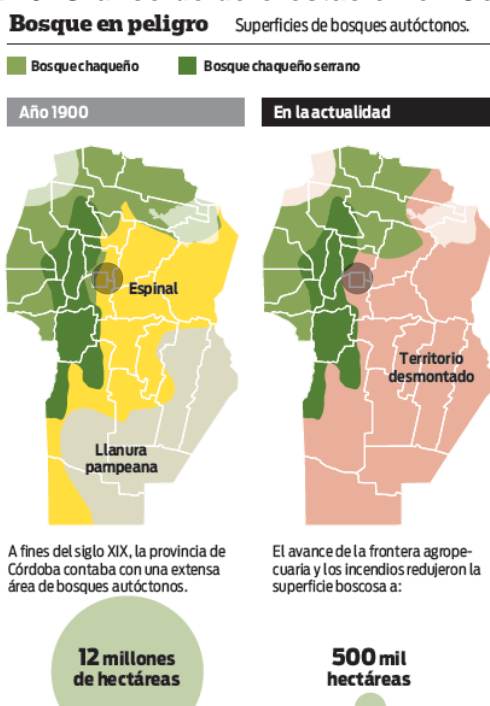
Fuente: Cátedra de Urbanismo, UNC, Año 2006.

4.1.1 Córdoba y la situación medioambiental

A principios del corriente año, la provincia y ciudad de Córdoba sufrieron graves inundaciones a causa de intensas lluvias durante el mes de febrero, lo que provocó serios daños materiales y evacuados que debieron abandonar sus viviendas. Si bien se considera fue una catástrofe natural, se dejó en evidencia que las inundaciones se debieron en gran parte a la deforestación que ha sufrido Córdoba desde hace años. Si bien ámbitos técnicos y académicos advierten que la alta tasa de desmonte agudiza los riesgos de mayores sequías sobre ríos y lagos en invierno, pero, a la vez, de crecidas más fuerte en verano. Sin suficiente tejido verde, se afecta la esponja que absorbe agua y el suelo se convierte en verdadero río.

Como indica el gráfico, el área deforestada en la provincia de Córdoba disminuyó calamitosamente y muchas de las zonas que sufrieron la catástrofe pertenecen a barrios cerrados, es decir, que muchas de estas tierras cambiaron su uso a residencial sin cumplimentar con la normativa vigente, para desarrollar este tipo de urbanizaciones en áreas potencialmente inundables y con vegetación autóctona.

Figura 25. **Gráfico de deforestación en Córdoba**



Fuente: Diario La Voz del Interior. Año: 2015

Un estudio realizado por la Universidad Nacional de Córdoba, previo a que ocurrieran las lluvias, determinó que las construcciones en proximidades de las orillas de los ríos y de los arroyos más importantes, sumado a la pendiente, ya que están construidas sobre la montaña son las más vulnerables. *“La excesiva urbanización, hasta incluso en orillas y dentro de cauces de arroyos y del Río Ceballos, fue la determinante de la pérdida de vidas humanas y materiales ocurridas el 15 de febrero de 2015”.* (La Voz del Interior, 2015).

Según los especialistas, para impedir que esto vuelva ocurrir es indispensable impedir las urbanizaciones en las zonas de alto y muy alto riesgo de inundación, así como recuperar, en estas áreas, la cobertura vegetal.

4.1.2 Análisis FODA de la ciudad

A modo de resumir las características más importantes de la ciudad, se procedió a la confección de una tabla mediante el método de análisis FODA:

Tabla 3. **Análisis FODA**

<p>FORTALEZAS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ubicación geográfica con respecto a un corredor bioceánico - Integración regional con provincias limítrofes - Proximidad a un entorno paisajístico singular (sierras) - Patrimonio histórico de alto valor <ul style="list-style-type: none"> - Suelo vacante disponible con infraestructuras - Cinturón verde de alto valor ambiental y productivo - Dotación creciente de espacios verdes - Universidades de prestigio y centros educativos de alto nivel - Mano de obra de alta capacitación - Disponibilidad de equipamientos culturales y deportivos existentes y en proyecto, centros de convenciones y exposiciones <ul style="list-style-type: none"> - Aeropuerto internacional - Infraestructura hotelera en expansión, centros comerciales, complejos multifuncionales
<p>DESAFIOS Y OPORTUNIDADES</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Proceso de modernización del ente municipal en curso - Fortalecimiento del soporte técnico (recursos humanos y tecnológicos) para la toma de decisiones sobre ordenamiento urbano - Readecuación normativa (publicidad, sistematización, usos del suelo, etc.) - Comisión de revitalización del centro histórico y el área central - Comisión mixta del Cinturón Verde - Experiencias de concertación y gestión público/privadas <ul style="list-style-type: none"> - Sede de Juegos ODESUR 2002 - Transformación del modelo monocéntrico a través de áreas de nueva centralidad <ul style="list-style-type: none"> - Áreas de oportunidad a promover - Extensión de las infraestructuras, alumbrado, red de cloacas, obra pública - Estructuración de sectores urbanos - Potenciación de redes de contención social
<p>DEBILIDADES</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Desequilibrios socio-espaciales, vivienda, infraestructura, equipamientos - Situaciones de marginidad y desempleo - Movilidad: tránsito, transporte y estado de los viales <ul style="list-style-type: none"> - Contaminación ambiental - Fragmentación del espacio urbano <ul style="list-style-type: none"> - Desactualización normativa

	<ul style="list-style-type: none"> - Ausencia de un plan de ordenamiento urbano ambiental - Insuficiente coordinación de políticas metropolitanas - Dificultosos mecanismos de coordinación interjurisdiccional
AMENAZAS	<ul style="list-style-type: none"> - Vaivenes económicos a nivel regional y mundial <ul style="list-style-type: none"> - Crisis de la industria automotriz - Insuficiente diversificación de la base económica - Proceso de fragmentación urbana por impacto de urbanizaciones cerradas - Pérdida de vitalidad del área central por descentramiento - Expansión de la periferia urbana con impactos físico-funcionales, paisajísticos y ambientales

Fuente: Elaboración propia.

Con la puesta en marcha del Instituto de Planeamiento, enmarcado en la Ordenanza de Modernización municipal, se espera la redacción de un Plan o Esquema de Ordenamiento Urbano-Ambiental que se enfoque integralmente y de manera global y participativa. Donde se articulen Programas de Acción que contribuyan a un desarrollo sostenible de la ciudad y la región con una visión de planificación a largo plazo. Esto significa evitar las perspectivas y el manejo fragmentario de las cuestiones urbanas, así como las alternativas unidireccionales desde cada disciplina, sino que se aúnen esfuerzos desde distintos campos como la economía, las ciencias sociales, la movilidad, el medio ambiente, la arquitectura y el urbanismo.

En función de las posibilidades que experimenta la ciudad de Córdoba durante su proceso de transformación, causado por los cambios en su base económica y su evolución hacia una ciudad policéntrica, se hace necesario definir el rol primordial de la ciudad; ya sea cultural, universitaria, industrial, de negocios, de comunicaciones, turística, entre otros.

4.2 Crecimiento Urbano

Entre las décadas del '70 al '80, la administración municipal comenzó con una serie de proyectos y líneas de acción con el fin de ordenar y regular la estructura urbana de la ciudad de esa época. Se diagnostica un crecimiento monocéntrico y radial desde el centro de la ciudad hacia la periferia. A su vez la mancha urbana ya presentaba una expansión ilimitada, desordenada y dispersa ante la ausencia de planificación y la primacía de las lógicas de mercado.

En el año 1973 se redacta el “Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico para la ciudad de Córdoba” por parte de la Asesoría de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Córdoba, cuya autora fue la Arq. Maria Elena Foglia. El documento

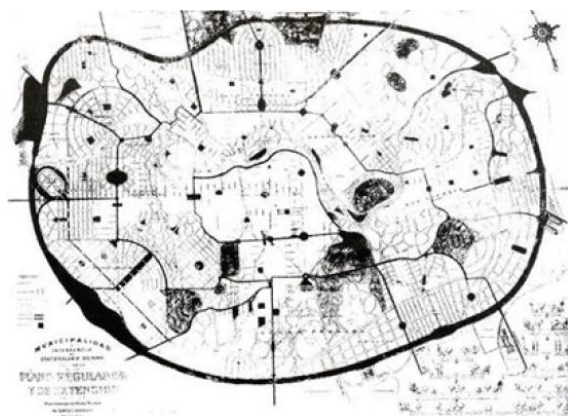
refleja la situación de la ciudad tras varias décadas de industrialización y propone un modelo de ciudad que sienta precedentes para la planificación posterior.

“Los mayores problemas no se presentan por el crecimiento demográfico en sí, sino por la distribución espacial del mismo, ya que la población distribuida en forma extensiva sobre las radiales del sistema, conjuntamente con la escasa capacidad de inversión municipal, hace resultar dificultosa económicamente la distribución equilibrada de los servicios a los asentamientos residenciales existentes” (Diagnóstico Tentativo:73:31). Es decir, ya se observaba en ese entonces un crecimiento dispar y se otorga importancia al planeamiento como herramienta para orientar las fuerzas económicas y sociales para una actuación en conjunto. Se plantea también el encauzamiento del capital público y privado para un desarrollo más direccionado.

En los años ‘70, las propuestas que se discuten se fundamentan en la elaboración de alternativas de configuración; con las cuales se pretendía arribar a un modelo físico posible, con evidente acento en la estructura, que integrara los procesos tanto presentes como futuros. La necesidad de encauzar la inversión pública en un contexto de fuerte centralización estatal, se hacía dificultoso ya que debían coordinarse esfuerzos a nivel nacional y provincial, y no siempre se llegaba a un resultado exitoso.

Una de las primeras alternativas consideradas proponía acotar el crecimiento y la extensión de la mancha urbanizada definiendo un perímetro máximo que permitiría la densificación y relleno de la urbanización comprendida dentro del anillo perimetral. La idea de un límite físico contenedor no era nueva, sino que ya había sido expuesta en el plano del plan “Olmos” del año 1927, bajo las teorías de la *ciudad jardín*, y en la propuesta de anillos concéntricos de los “Lineamientos del Plan Regulador de la ciudad de Córdoba” elaborados por Ernesto La Padula en 1954. Sin embargo esta alternativa se considera muy geométrica, rígida e incapaz de contener el tejido urbano existente y propio de la ciudad.

Figura 24. **Plano Regulador y de Extensión de la ciudad de Cba. año 1927,**



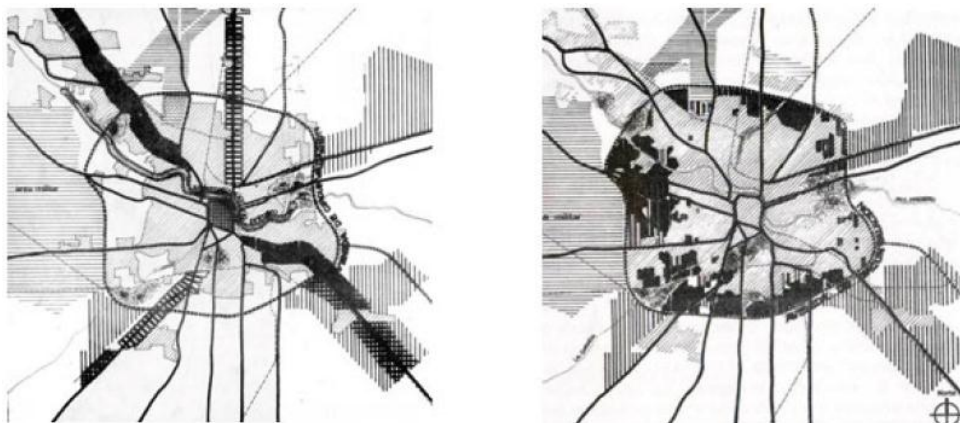
Fuente: Memoria y expediente Urbano, Ing. Carrasco, año 1927.

Entonces, se desarrollará por consecuencia la alternativa de crecimiento físico que para el año 1973 es considerada más viable, denominada “Ejes Preferenciales de Desarrollo”. Partía de una lógica sencilla: asumiendo el sistema radial característico de la ciudad se proponía intensificar la jerarquía de las penetraciones existentes, canalizando el crecimiento hacia aquellas direcciones principales que se creyesen más convenientes según la importancia urbana de cada eje y las relaciones que estos estableciesen con el contexto regional. En este sentido, se intentaba optimizar la estructura, con acento en mejorar los flujos vehiculares y la accesibilidad urbana como respuesta a una estructura mayor, en un momento donde el capital industrial requería de un soporte de infraestructura vial y redes territoriales a escala nacional para su desarrollo. Se presuponía entonces que derivando y favoreciendo la concentración de funciones centrales sobre los corredores principales, y alentando la media y alta densidad sobre ellos, se permitiría, además de ordenar los usos urbanos, aumentar la densidad a fin de poner freno a la expansión. Así, las zonas comprendidas entre los corredores principales, con funciones netamente residenciales, se constituirían en “áreas de relleno”, alentando la consolidación de las áreas ya existentes.

Este modelo físico, que subyace en forma implícita hasta hoy, tiene actualmente en la práctica cumplimientos parciales, fundamentalmente en la optimización del sistema vial y consolidación de las vías de penetración, sin que las funciones centrales se derivaran específicamente hacia los corredores, quedando la media y alta densidad propuesta relegada en el mejor de los casos a situaciones de cercanía con el Área Central.

En resumen, si bien se avanzó en la necesidad de “regular y orientar los usos de suelo” por las crecientes incompatibilidades de las actividades productivas fundamentalmente, es especial el uso industrial con el uso residencial, la ciudad continuó expandiéndose con sus consecuencias en la estructura urbana.

Figura 25. Ejes preferenciales de desarrollo y Modelo radiocéntrico concentrado.



Fuente: Diagnóstico tentativo y alternativas de desarrollo físico para la ciudad e Córdoba, Municipalidad de Córdoba, 1973.

Para la década del '80, la preocupación sobre la forma que adoptaba el crecimiento traslucía a su vez la dificultad del Estado Municipal para conducirlo de forma ordenada y regulada. Por este motivo el Estado, redactó una serie de normas y ordenanzas para legislar y restringir de alguna manera el accionar de los agentes privados. Se redactan las siguientes ordenanzas:

- *Ordenanzas 8060/85*: regula el fraccionamiento del suelo. Se incorpora las “áreas urbanizables”, que son áreas factibles de urbanización para no avanzar en tierras de uso rural.
- *Ordenanzas 8133/85*, regula localización de actividades económicas que impliquen uso del suelo industrial o asimilable
- *Ordenanzas 8256/86*: regula la ocupación del suelo
- *Ordenanzas 8057/85*: regula la ocupación del suelo y la preservación de ámbitos Históricos en el Área Central
- *Ordenanzas 8248/85*: regula la Preservación del Patrimonio Cultural y Arquitectónico Urbanístico

Los objetivos de la regulación del crecimiento quedaban resumidos de la siguiente manera: “Necesidad de compactar y consolidar el área urbanizada, con un mayor equilibrio de la densidad efectiva de población y restricciones al crecimiento desordenado, para lograr una racionalización y paulatino mejoramiento en la eficiencia de los servicios urbanos; en la provisión de equipamiento periféricos básicos..., en la descentralización de funciones urbanas e integración de sectores inconexos y en la revalorización ambiental, paisajística y patrimonial” (Iros:87:11). Estos objetivos también quedarán explícitos en el texto de la Ordenanza 8060, sancionada en 1985, que regula el fraccionamiento de tierras dentro del Ejido Municipal. Se adopta un modelo que definía tres áreas urbanas a modo de anillos concéntricos:

- Área Central: núcleocentral histórico,
- Intermedia: barrios tradicionales
- Periférica

Se plantean varias estrategias de intervención, dentro de las cuales se promueve una densidad decreciente del centro a la periferia, con valores máximos de suelo en la zona central y mínimos en el anillo periférico. Este marco legal se reprodujo en toda la Argentina, donde se alienta a un centro denso y periferias de muy baja densidad, lo que supone luego un déficit en la prestación de servicios infraestructuras para esas áreas. Sin embargo, a más de 20 años de la aplicación de la norma podemos verificar nuevas anexioniones al área urbanizable, avance sobre suelo rural y una tendencia a la dispersión, resultado de distintas y complejas acciones sobre el espacio periférico que direccionan procesos contrarios a los objetivos buscados (otra derivación no deseada de la regulación de la extensión fue el incremento paulatino en los costos de suelo urbano, aumentando la migración de población hacia los municipios vecinos).

“El *modelo tradicional de planificación urbana* concentra como principales críticas: la incapacidad para entender integralmente los procesos territoriales y combatir los

estilos fragmentarios de gestión del desarrollo; rigidez y falta de capacidad de adaptación a situaciones cambiantes; su carácter centralizado y excluyente respecto de los intereses y capacidades de los distintos actores que operan en el territorio; su lectura meramente “espacialista” del territorio; la ineficacia histórica que ha demostrado, por haberse basado principalmente en cuestiones normativas. La *planificación estratégica*, por su parte, desvía el foco de atención sobre los aspectos físicos hacia concepciones más integrales de las distintas fuerzas que producen el espacio urbano, adoptando un carácter proactivo asociando crecimiento con desarrollo flexible a la variabilidad y velocidad con que se multiplican los cambios.

Figura 26. **Modelo de anillos concéntricos, Córdoba central, intermedia y periférica. Normativa de 1985**



Fuente: Desarrollo Urbano: Reflexiones y acciones. (Arq. Iros, 1991).

Si los marcos normativos presentan mínimos cambios, la ciudad por el contrario viene experimentando profundas transformaciones que, independientemente de la expresión física que adopten, se traducen en nuevas y complejas lógicas involucradas en la producción del espacio urbano. La intensificación de los procesos de *metropolización*, medidos en el aumento de las relaciones funcionales y el incremento de la movilidad poblacional con los municipios vecinos, con tendencias a la *conurbación* en algunos casos, reubican el problema del crecimiento de la ciudad al área metropolitana.

La búsqueda de suelo barato y de mejores condiciones de habitabilidad para un sector cada vez más importante de la población que mantiene su empleo en la ciudad de Córdoba dibuja desde el punto de vista de la planificación un nuevo mapa territorial.

En conjunto con el salto de escala y el dislocamiento de las funciones centrales, a partir de la implementación de los Centros de Participación Comunal en puntos específicos periféricos, sumado a inversiones privadas que generan *nuevas centralidades*, el anillo periférico sigue creciendo a partir de la extensión sobre el suelo

rural con densidades muy bajas. Este modelo de crecimiento del que ya hablamos anteriormente, donde Córdoba no es una excepción, es alentado por los agentes privados y las preferencias culturales de la población en pos de la vivienda propia. El Estado, en este caso, aparece como el principal agente comprometido en la expansión urbana, sostenida por la doble acción en materia residencial de actores públicos y privados (del barrio cerrado al conjunto de vivienda social).

Es comprensible que los procesos generales de crecimiento queden evidentemente desvinculados de cualquier instrumento de planificación. La persistencia de la superposición de procesos inconexos y el carácter fragmentario que adoptan las sucesivas formas de intervenir sobre el espacio consolidan una práctica en cuanto a la producción de suelo urbano que prescinde de la orientación necesaria. Las tensiones que se derivan de un espacio urbano cada vez más heterogéneo y más difícil de gestionar evidencian el aumento de la complejidad de los procesos iniciados. Es evidente que la ausencia de normativas o parámetros para el crecimiento tampoco de vislumbrar un panorama alentador.

Cabe aclarar que algunas investigaciones relacionadas con las transformaciones operadas en las periferias, sugieren que en Córdoba se verificaría un proceso de descentralización creciente. Sin embargo, si bien ciertas funciones de carácter central y escala de inversión concentrada tales como los CPC, hipermercados, shoppings, etc. tienden a ubicarse en el ámbito periférico, no se podría afirmar que estas constituyen en sí mismas “*nuevas centralidades*” o que operan en los sectores urbanos en donde se asientan como agentes motores del desarrollo, sino más bien parecerían constituirse cada uno de ellos en enclaves más bien cerrados, autónomos, conectados a la red urbana y regional principal. Sí a escala metropolitana y para las localidades menores, estos grandes equipamientos se convierten en verdaderos centros de servicios alentados por la buena conectividad (vehicular).

En resumen, el problema del crecimiento, en el caso particular de la ciudad de Córdoba, debe inducir a nuevos estudios que posibiliten determinar acciones transformadoras más que a reproducir o promover tendencias; los procesos de metropolización, segregación urbanas y las nuevas dinámicas poblacionales, los cambios en la base productiva y su incidencia espacial, y las particularidades específicas del territorio urbano, plantean nuevos marcos de reflexión y debate. A su vez, en la práctica urbana, la planificación debe poder articular instrumentos y acciones con la capacidad política decisional, una planificación orientada a la implementación de espacios de concertación y participación ciudadana aplicada a situaciones y contextos urbanos específicos.

Figura 27. Imagen del centro de la ciudad



Fuente: Dirección de Urbanismo de la Ciudad de Córdoba.

4.3 Normativas y ordenanzas

La ordenanza que rige los “countries” en la ciudad de Córdoba es la ORDENANZA N° 8606/91 y sus modificatorias, denominada *URBANIZACION RESIDENCIAL ESPECIAL*. La misma indica que toda será llamada por este nombre a toda la división de tierra que reúna las siguientes características básicas:

- La parcela a urbanizar tenga una dimensión máxima de cincuenta hectáreas (50,00 Ha) si se localiza exteriormente a la traza de la Av. de Circunvalación, y de quince hectáreas (15,00 Ha) si se localiza dentro de ese límite. En casos especiales podrá autorizarse una urbanización en parcelas de mayor dimensión, siempre que los informes de los organismos técnicos determinen que por las características del lugar y su implantación en relación al resto del sector.
- Cuenten con parcelas destinadas a uso residencial
- Cuenten con superficies específicamente destinadas a la práctica de actividades deportivas, recreativas y sociales, en la proporción y dimensiones que la presente establece.
- *Cuenten con accesos controlados, de modo tal que el conjunto de la urbanización conforme un recinto cerrado en su perímetro.*
- Se tendrá en cuenta, para cada caso, que la ubicación y trazado de la urbanización no impliquen barreras al normal crecimiento de la trama urbana ni interferencias al sistema vial principal urbano o sectorial, al transporte público,

a la normal evacuación de las aguas pluviales y en general a las vinculaciones entre sectores urbanos.

- Asimismo se tendrán especialmente en cuenta la preservación de las características ambientales y paisajísticas, topográficas, etc. naturales del lugar y/o la creación de nuevas condiciones ambientales que el proyecto ofrezca.
- La posibilidad de localización dentro de la traza de la Av. de Circunvalación está estrictamente reservada para aquellos casos donde el terreno el terreno está contenido por barreras naturales o construidas, evidenciando una situación de borde que no permita la extensión de la trama a través de él. El o los accesos principales de la urbanización deberán abrirse, en este caso, sobre vías pertenecientes a la Red Vial Principal Urbana o Sectorial, de modo que el flujo de vehículos generado por aquella no altere el normal movimiento de calles secundarias o barriales.
- Las superficies afectadas al área recreativa, una vez constituida la urbanización, no podrán ser enajenadas ni cedidas a ningún título en forma separada, ni parcial ni totalmente, respecto de las que constituyan el área residencial. Ambas áreas, constituirán respecto de esta urbanización, un conjunto inmobiliario, el cual deberá estar garantizado a perpetuidad mediante la concertación de relaciones jurídicas propias para con la sub-administración.
- Cada titular de una parcela para uso residencial perteneciente a este régimen, estará limitado en el uso del mismo.
- Deberá existir el dominio individual de cada parcela de uso residencial, pudiendo configurarse respecto de las superficies de uso recreativo, las alternativas que en cada caso el organizador proponga y la Municipalidad apruebe y que mejor se adapten a las características de la concreta urbanización planteada.
- Las superficies destinadas a calles y a espacios verdes deberán ser cedidas al dominio público municipal. La Municipalidad, con posterioridad concederá el uso exclusivo de tales superficies, con las condiciones que se fijaren en cada caso y el pago de un canon que se determinará del mismo modo, reservándose el ejercicio pleno de las facultades emanadas del poder de policía.
- Los espacios verdes conformarán una o más parcelas con frente o frentes a calle pública.
- El mantenimiento e higiene de calles y espacios verdes deberá estar asegurado regular y permanentemente por cuenta del ente jurídico que representare al fraccionamiento.
- El patrocinador del proyecto o ente jurídico que represente la urbanización asumirá la responsabilidad de: realizar las obras de infraestructura, efectuar el mantenimiento y asegurar la prestación de los servicios de las obras de infraestructura, efectuar el tratamiento de vías de circulación y accesos, parquizar y arbolar.
- Parcelamiento: Las parcelas deberán tener acceso frente a calle pública y sus lados no formarán entre ellos ángulos agudos menores de 45°. En urbanizaciones ubicadas fuera del perímetro delimitado por la Av. De Circunvalación: superficie mínima de la parcela: un mil quinientos metros

cuadrados (1.500 m²). Frente mínimo de parcela: veinticinco metros (25,00 m.). La superficie total destinada a las actividades no residenciales no será inferior al treinta por ciento (30%) de la suma de superficies destinadas a uso residencial.

- Parcelamiento en urbanizaciones ubicadas dentro del perímetro delimitado por la Av. De Circunvalación: superficie mínima de parcela: mil quinientos metros cuadrados (1.500 m²). Podrá admitirse como superficie mínima de parcela el valor de mil metros cuadrados (1.000 m²).
- Espacios Verdes: La superficie destinada a espacios verdes será del quince por ciento (15%) del área determinada para uso residencial.
- Uso del suelo: En las parcelas afectadas a usos comunes podrán localizarse actividades deportivas, recreativas, sociales y comerciales.
- Ocupación del suelo: Sólo estará permitido, en cada parcela de uso residencial, una unidad de vivienda individual.
- Altura máxima de edificación: diez con cincuenta metros (10,50 m).
- Retiro mínimo de línea de edificación en frente o frentes: seis metros (6,00 m).
- Retiro mínimo de línea de edificación en todos los linderos: cuatro metros (4,00 m).
- Se deberá prever en el diseño de la urbanización, áreas sin ocupación edilicia (que podrán formar parte de parcelas destinadas a la práctica de actividades deportivas, recreativas y sociales) a fin de lograr materializar futuras conectividades viales entre los sectores urbanos colindantes.

A partir de lo indicado en esta ordenanza, se concluye que el desarrollo de “countries” en la ciudad de Córdoba, está regulado por un marco normativo que acepta los perímetros cerrados y controlados, como característica fundamental de este tipo de urbanizaciones. Se hace especial hincapié además en los porcentajes para equipamientos deportivos por ejemplo y el porcentaje de áreas verdes que deben cumplir.

La tipología residencial también está normada y sólo se permite vivienda unifamiliar en parcelas de no menos de 1.000 m² con altura máxima de 10 metros e importantes retiros de frente, fondo y laterales más espacio verde.

4.3.1 Procedimiento de aprobación de un “country”

Como ya se mencionó anteriormente los “countries” en la ciudad de Córdoba se rigen por la ordenanza n° 8606 de URBANIZACIONES RESIDENCIALES ESPECIALES. Para aprobar este tipo de urbanizaciones, es decir para que la Municipalidad de la ciudad autorice al desarrollista a vender, ya sea los solares o las viviendas, es necesario seguir los siguientes pasos:

1. Prefactibilidad: se presenta un anteproyecto básico del Masterplan, donde se indican los solares, calles, espacios verdes. La Dirección de Obras Privadas de la Municipalidad en caso de aprobarla, indicará a que normativa debe atenerse de acuerdo a la zona donde esté previsto

el desarrollo y si los usos del suelo son compatibles, siendo en este caso es la n° 8606.

2. Factibilidad: es la habilitación a iniciar los proyectos de infraestructura. Se presentan planos de mensura básicos y la factibilidad de cada servicio; luz y agua como obligatorios. Gas y cloacas no son necesarios de tener autorizados. También deben presentarse el certificado de no inundabilidad del loteo, es decir que es una zona no inundable, impuestos municipales pagados al día y la documentación legal del predio.
3. Resolución aprobatoria: se trata de presentar los proyectos de infraestructura ya aprobados por cada repartición de la Municipalidad (agua, luz, espacios verdes, red vial, alumbrado público, gas natural). Cloacas es un servicio que presenta un gran déficit en la ciudad, ya que sólo un 50% de la población tiene el servicio, por lo que no es necesario a la hora de aprobar una urbanización cerrada.
4. Ejecución de proyectos de infraestructura aprobados previamente.
5. Decreto aprobatorio: se trata del final de cada obra de infraestructura. Se presentan los planos finales de obra luz, agua, y apertura de calles, junto con la mensura detallada de los solares. En estos casos siempre la ejecución de las obras es más rápida que los tiempos burocráticos de la administración pública, por lo que en muchos casos se atrasan las autorizaciones y aprobaciones, retrasando la ejecución de las obras.
6. Aprobación definitiva en la Municipalidad.
7. Aprobación en la Dirección de Catastro: a fin de escriturar los solares como individuales.
8. Por último se registran los lotes en el Registro de la Propiedad

Cabe aclarar que en la instancia de factibilidad del proyecto, debe presentarse un informe sobre Impacto Ambiental, lo que significa que debe demostrarse que la urbanización a desarrollar no tiene impacto negativo sobre el tránsito, el transporte público y el entorno natural. Y si se modifican algunos de esos puntos, se debe presentar un proyecto de alternativas y soluciones. Generalmente las cuestiones que se tratan son: el tipo de especies vegetales a plantar, el recorrido de los efluentes cloacales, si es que posee o con que tipo de infraestructura cuenta. Por otra parte, se recurre a especialistas en transporte y movilidad a la hora de plantear opciones y modificaciones en el transporte urbano con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Sin embargo en la práctica, se suceden muchas irregularidades en las aprobaciones de este tipo de urbanizaciones, en el libro: “Urbanizaciones Cerradas Residenciales, Perspectivas De Derecho Urbanístico y de Derecho Civil” (2006), la abogada Liliana Belloti expone esta problemática: hay 52 urbanizaciones residenciales sólo en la ciudad de Córdoba, que se suman a otras 19 que se ubican en el área metropolitana. Se llaman de diferentes nombres: countries, barrios cerrados, barrios semicerrados o semiabiertos, de acuerdo con la autorización que hayan obtenido de los municipios locales y sólo en la ciudad Capital, aportaron más de 1.500 hectáreas al área

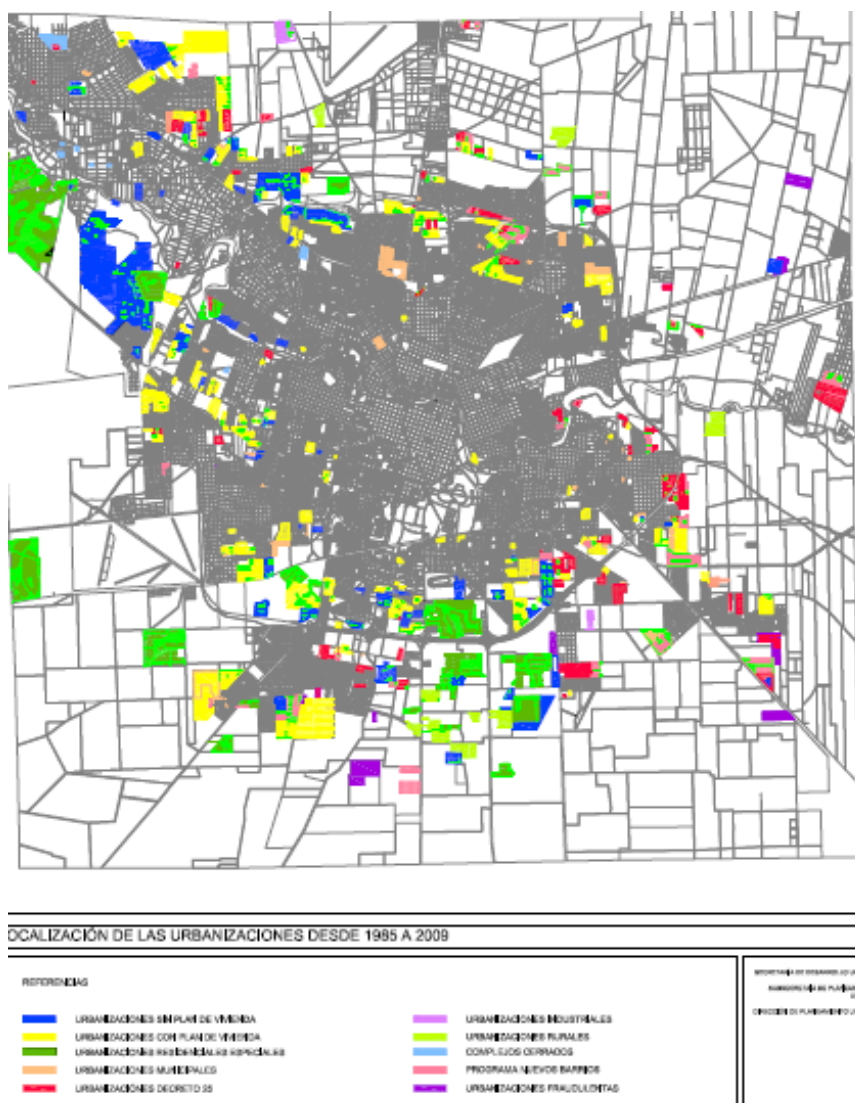
urbanizada de la ciudad. Esa superficie equivale a todo el centro de la ciudad y algunos barrios. Sólo en la ciudad de Córdoba las nuevas urbanizaciones sumaron 7.800 nuevas parcelas: 4.400 están en el norte de la ciudad y 3.400 en el sur. En el área metropolitana hay alrededor de otras 4.200 parcelas. En total, suman 12 mil, contando tanto las unidades baldías y las que ya tienen viviendas. En general, el 70% de las urbanizaciones tiene lotes construidos. El subsecretario de Urbanismo de la Municipalidad de manifestó que estas urbanizaciones “crecen por doquier, sin respetar el Código de Planeamiento Urbano”. Es una característica de las nuevas urbanizaciones privadas la excesiva reglamentación y su trasgresión reiterada. En Córdoba la Administración Federal de Ingresos Públicos (Afip) sospechaba que muchos de los habitantes de los clubes de campo cordobeses estaban evadiendo el impuesto a los Bienes Personales y así lo comprobó. La verificación en el country Jockey Club arrojó resultados sorprendentes: sobre un total de 170 posibles contribuyentes, sólo 54 habían presentado la declaración jurada de Bienes Personales y de los 54 que se encontraban inscriptos como contribuyentes, casi un 40% tuvo que ratificar su declaración jurada, porque no figuraban todos sus bienes, o no coincidían las valuaciones con las que se habían informado.

La empresa de energía eléctrica, Epec, localizó 9 propiedades ubicadas en 2 urbanizaciones cerradas residenciales de Córdoba con fraude en el suministro mediante conexiones clandestinas o adulteración de los medidores. Por otro lado, la Municipalidad de Córdoba labró un acta de infracción al country Las Delicias por contaminar y degradar el río Suquía, luego de comprobar que a la salida de su planta depuradora de líquidos cloacales se detectaron niveles de bacterias coliformes fecales 7 veces superior a lo que se considera aceptable para contacto primario con un curso de agua.

4.4 Countries en la ciudad de Córdoba

Entre los años 2001 y 2010 se crearon 231 nuevas urbanizaciones en la ciudad de Córdoba, lo que representa 48.023 nuevos inmuebles y 17.3 millones de m2 edificados. Estas 231 urbanizaciones se componen de 159 barrios, 35 *barrios cerrados o privados*, 26 complejos de edificios y 11 barrios ciudades construidos por el Gobierno provincial para erradicar villas miserias (barrios cerrados para gente de escasos recursos). Estas nuevas urbanizaciones se distribuyen principalmente en la zona sur y noroeste como se observa en el siguiente gráfico, donde los barrios cerrados y countries están en color verde:

Figura 28. **Gráfico de urbanizaciones desde el año 1985 al año 2009**



Fuente: Municipalidad de Córdoba, año 2009.

Las unidades activas (cantidad de inmuebles incluidos los departamentos en edificios), son 471.612, de las cuales las unidades edificadas ascienden a 427.552 y las unidades baldías a 44.060. En el año 2008 había 16.810 manzanas en la ciudad.

Con respecto a la localización de countries en la ciudad, Córdoba ha logrado posicionarse como el territorio con mayor número de canchas en el interior del país, contando con 40 campos golfísticos, por lo que este deporte se ha constituido como una alternativa accesible en lo que a distancias respecta, y cada vez son más las personas que lo practican durante recreos de trabajo en la semana, según afirma el anuncio de la empresa que desarrolla los emprendimientos.

Figura 29. Imagen del Country Lomas de la Carolina

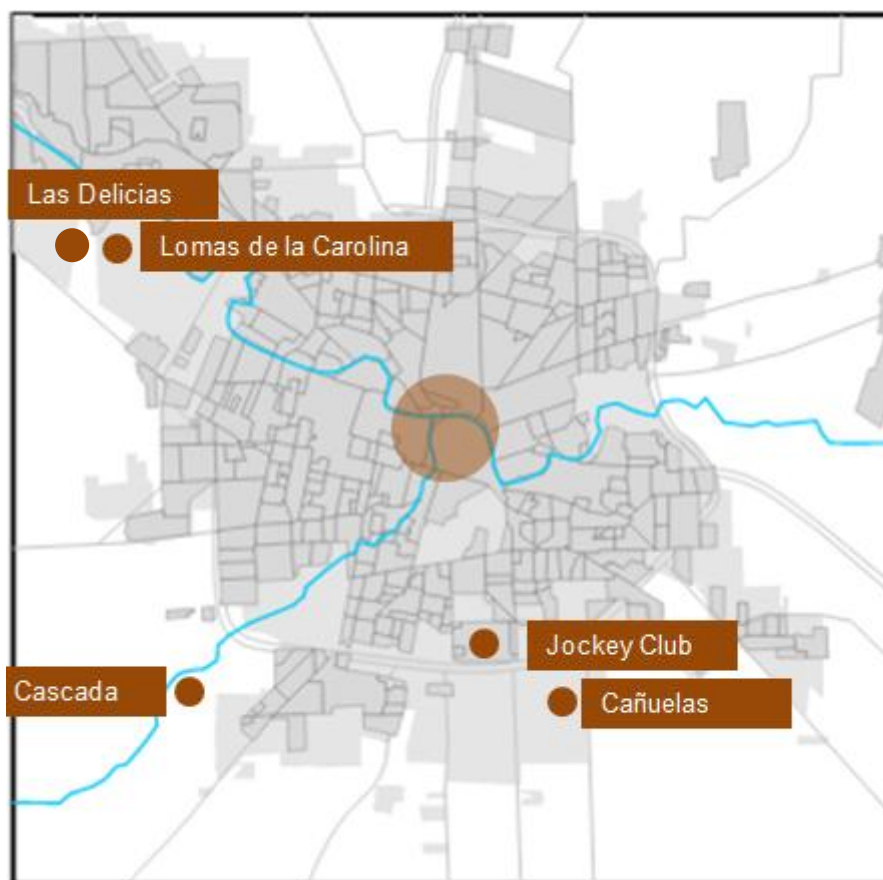


Fuente: www.lavozdelinterior.com.ar

Por otra parte, de la totalidad de campos de golf existentes en Córdoba, un 35% forma parte de countries, tales como:

1. Jockey Club Córdoba: este country de la ciudad posee una cancha de golf 18 hoyos de 6.794 yardas, par 72. Fue construida en 1997, con una concepción moderna tipo americana.
2. La Cascada Country Golf: A 10 minutos del Centro, y como parte del emprendimiento Manantiales, se encuentra este campo de 22 hectáreas, que posee 9 hoyos par 72. Sus greens, topografía y sistema de riego convierten a esta cancha en atractiva para jugar, con el agregado de sus vistas a las sierras. Por otra parte, este emprendimiento cuenta con lotes de 1.500 metros cuadrados con todos los servicios.
3. Cañuelas country golf: Esta cancha 9 hoyos cuenta con cuatro lagunas y un entorno verde muy particular. Fue construida por profesionales y homologada por la Asociación Argentina de Golf. Por otra parte, se ubica a cuatro cuadras de la Av. Circunvalación, garantizando rápidas salidas vehiculares.
4. Las Delicias campo de golf: Este campo de golf de 18 hoyos par 71, fue el primero en construirse dentro de un emprendimiento inmobiliario en Córdoba.
5. Lomas de la Carolina Golf Club: ubicada a 20 minutos del Centro, esta cancha inaugurada en 1998 se encuentra dentro del barrio privado del mismo nombre. Cuenta con 6.111 yardas que contienen 18 hoyos, par 81.

Figura 30. **Ubicación de “countries” en la ciudad.**



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4. **Características de countries**

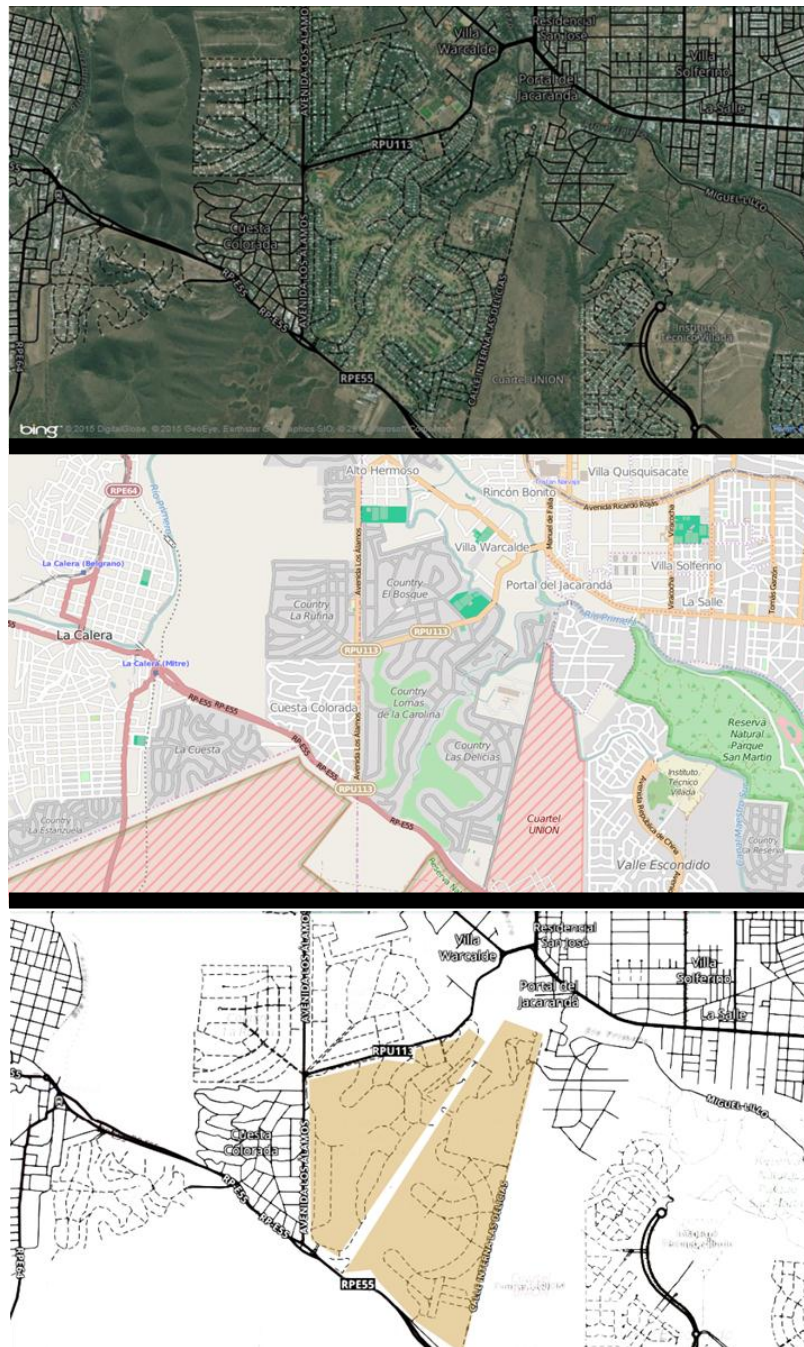
Características	Jockey Club	Las Delicias	Lomas de la Carolina
Superficie (ha.)	138.13	119.71	128.75
Habitantes*	1482	813	1498
Densidad (hab/ha.)	4.45	5.19	3.71
Localidad	Córdoba	Córdoba	Córdoba
Tipo de uso	Residencial	Residencial	Residencial
Tipo de arq.	Residencial con perímetro libre	Residencial con perímetro libre	Residencial con perímetro libre
Distancia al centro (km).	10	15	15
Tamaño promedio de solares	1000 m2	1500 m2	1500 m2
Precio de la vivienda x m2.	US\$ 1760	US\$ 1161	Sin datos

*datos del año 2008 según DGEyC (Dirección General de Estadísticas y Censos). Fuente: elaboración propia.

4.4.1 Fragmentación en el tejido urbano

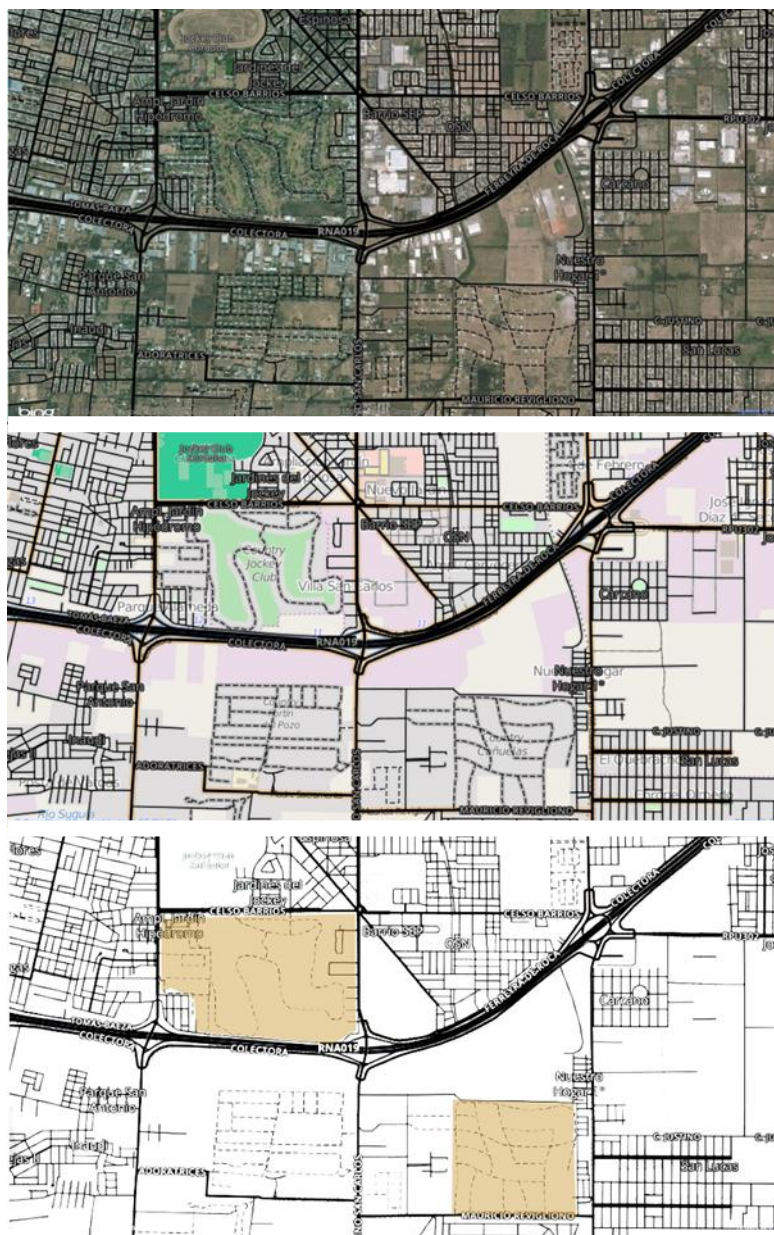
Como ya se mencionó en el Estado del Arte, las urbanizaciones cerradas producen un efecto de fragmentación en el tejido urbano al insertarse en forma de islas y células autosuficientes que no poseen relación con el entorno. Se verificará esta hipótesis con imágenes de los countries de Córdoba y como afectan su contexto:

Figura 31. Vista aérea Countries Las Delicias y Lomas de la Carolina



Fuente: elaboración propia.

Figura 32. Vista aérea Countries Jockey Club y Cañuelas



Fuente: Elaboración propia.

4.5 Country Las Delicias

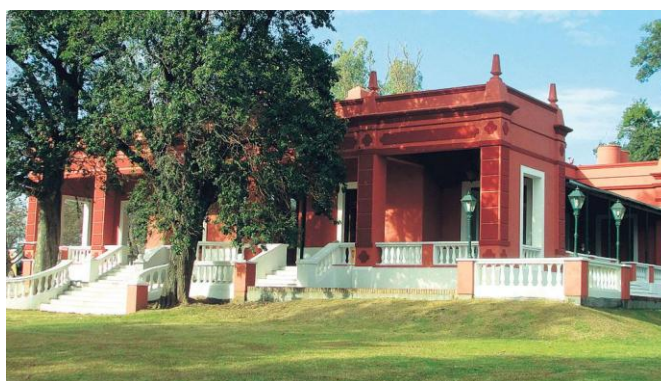
Fue el 1er country en desarrollarse en la ciudad de Córdoba y sentó precedentes para las urbanizaciones cerradas posteriores. El grupo desarrollista ECIPSA, en el año 1991, dentro de un contexto económico de hiperinflación, trasladó el modelo desde Buenos Aires, donde ya había varias urbanizaciones de estas características. Según afirma el director de la empresa, el transmitir un nuevo concepto de vivienda y captar clientes resultó un desafío de gran magnitud, sumado a la situación económica del país que no alentaba a nuevas inversiones.

En el año 1989, el promotor inmobiliario en cuestión compró 160 ha. ubicadas al oeste de la ciudad de Córdoba. En ese momento, el área resultaba muy lejana y simulaba un paisaje rural de montaña donde sólo se la identificaba con la sede del Tercer Cuerpo del Ejército y con la ciudad La Calera, perteneciente al área metropolitana. En principio, el uso destinado a las tierras sería para un club de campo, donde las viviendas serían de uso ocasional o de fin de semana, tal como ocurría en Buenos Aires. Lo 1ro en construirse fue la cancha de golf, que sería la marca distintiva del emprendimiento y luego comenzó la venta de los solares en sociedad con otro grupo inmobiliario.

El empresario cuenta que, además de la hiperinflación que aquejaba al país, la mayor dificultad que tuvieron fue lograr que los clientes entendieran qué era vivir en un country y por qué convenía invertir en él. *“Una gran problemática que teníamos es que era un momento de mucha inestabilidad económica en el país. Pero lo más difícil es que nadie comprendía el proyecto: estábamos desarrollando algo que no era fácil de entender, porque nadie lo había visto en Córdoba. Nos aseguraban que no funcionaría si era una urbanización cerrada”*, relata el empresario. Fue gracias a una gran campaña de *marketing* inmobiliario que pudieron saltar esta barrera.

Además de las canchas de golf, Las Delicias cuenta con canchas de tenis, de paddle, pista de bicicross, pileta de natación y un amplio gimnasio. También posee un salón de fiestas, un club hípico, pistas de salto y equitación. Hay dos club houses (uno de ellos funciona en el casco de la estancia, que data de fines del siglo pasado).

Figura 31. **Vista del Club House del countrie**



Fuente: La Voz del Interior, 2013.

Al ser la primera urbanización privada en Córdoba, Las Delicias sentó precedente incluso en términos de legislación. El agente privado en este caso debió trabajar en conjunto con la Municipalidad para regular y legislar sobre este tipo de espacios privados. Así fue que en 1991 se sancionó la Ley 8.606/ 91 de Urbanización Residencial Especial.

4.6 Comparación con lineamientos del New Urbanism

Con el fin de responder a la pregunta de investigación planteada al inicio del presente trabajo acerca de la sostenibilidad de este tipo de emprendimientos residenciales, se

propone analizar el Country Las Delicias bajo los lineamientos que propone la corriente del New Urbanism, a fin de conocer si cumple o no con los requisitos que supone una urbanización sostenible.

Tabla 5. **Comparación con New Urbanism**

1.Ciudades Caminables	
10 minutos de la casa al trabajo	Sólo se cumple en automóvil, se sitúa a 12 km. del centro
Paseo peatonales	Sí posee
Aparcamiento en la calle	Sí posee
Calles arboladas	Sí posee
Calles estrechas y velocidad controlada	Si posee
2.Conectividad	
Interconexión de la red vial	Sí
Jerarquización de vías	Sí
Sistema de circulación peatonal	Sí
Paisaje agradable	Sí
3.Mezcla de usos y diversidad	
Mezcla de tiendas, oficinas, casas	No, predomina uso residencial
Mezcla de usos	No
Diversidad de habitantes	Perfil homogéneo: altos ingresos o clase alta
4.Mezcla de tipología de viviendas	
Distintas tipologías de viviendas, tamaños, precios.	No, solo vivienda unifamiliar de grandes dimensiones y precio elevado (1161.7 U\$/m2)
5.Arquitectura y diseño urbano de calidad	
Énfasis en la estética, confort	Sí
Creación de sentido de lugar	No
Espacios de uso cívico y comunitario	No, ya que no accede la comunidad
Arquitectura a escala humana	Si, viviendas unifamiliares
Entornos agradables	Si, diseño paisajístico
6.Estructura tradicional	
Espacio público en el centro	No, ya que el acceso es privado
Gama amplia de usos y densidades	No, sólo es baja densidad y usos residencial, deportivo y comercial
Planificación de corte transversal	No, ya que siempre es baja densidad
Jerarquía de corte transversal en cuanto a edificaciones y tipos vías	No, sólo se divide en boulevares y calles interiores.
7.Incremento de densidad	
Edificios, residencias, comercios y servicios cercanos a distancia peatonal	No, es necesario el uso del automóvil para ir al supermercado, centro comercial, etc.
Uso eficiente de recursos y servicios	No, la localización implica el uso del

	automóvil y la extensión de las infraestructuras de servicios, no hay diseño bioclimático, sólo especies vegetales.
8. Transporte Sustentable	
Sistema de trenes	No
Diseño peatonal amistoso que anime al uso de transportes sostenibles	Sí dentro del barrio, no para salir de éste ya que la mayoría usa el transporte privado
9.Sostenibilidad	
Minimización del impacto ambiental del desarrollo	No, ya que consumen más suelo, más servicios, más energía.
Tecnologías respetuosas con el ambiente	No
Respeto por la ecología y sistemas naturales	No, ver página 61.
Reducción del uso de combustibles fósiles y finitos	No, prima el uso del automóvil
Producción local	No
Más caminar, menos conducir	No, el caminar es sólo una forma de ejercicio
10.Calidad de vida	
Mezcla de usos	No
Diversidad de habitantes	No
Proximidad con distintas tipologías residenciales	No

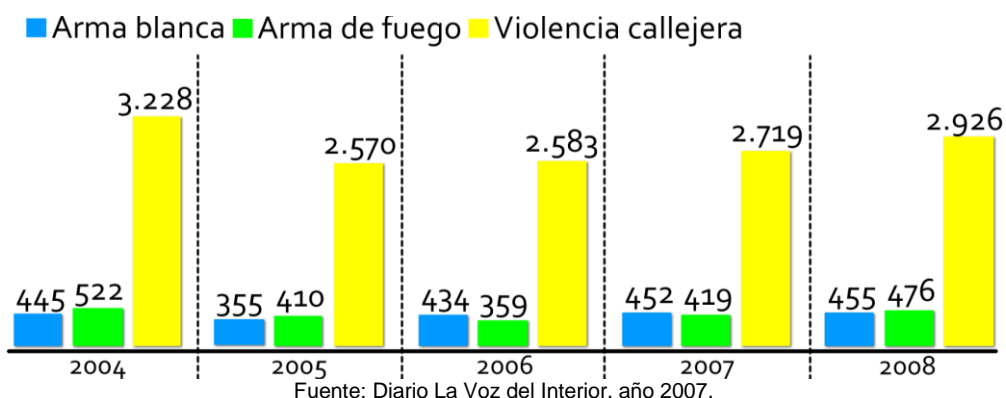
Fuente: Elaboración propia.

Según los datos arrojados a partir de la comparación del countrie Las Delicias con los lineamientos del New Urbanism para conocer si se trata de una urbanización sustentable, concluimos que no lo es, ya que no cumple con la gran mayoría de los puntos, salvo aquellos referidos a espacios verdes, entornos agradables y aquellos referidos a la estética y el confort.

4.7 “Sensación” de inseguridad

Es interesante agregar que visto el hecho de que la seguridad es uno de los motivos principales por el cual los ciudadanos optan por el modelo de vida que ofrecen y promueven las “*gated communities*”, según un informe del periódico “La Voz del Interior” (2007) que compara los hechos de violencia atendidos en el Hospital de Urgencias de la ciudad de Córdoba (centro asistencial al que son derivados aquellas personas protagonistas de algún hecho delictivo) han disminuido desde el año 2005. Los hechos de violencia y crímenes descendieron en comparación al año 2004, pero vienen en lento y sostenido aumento desde 2005 (donde hubo un considerable descenso inter anual en relación al año anterior).

Figura 32. **Gráfico de nº de pacientes heridos por agresiones, atendidos en el Hospital de Urgencias de Córdoba**



Lo que se conoce como *sensación de inseguridad* (ansiedad causada por el temor a ser víctima de un crimen), tuvo un considerable aumento, pese a las estimaciones que reflejan un descenso en la cantidad de crímenes. Se atribuye como principal responsable en el aumento de este temor el que no exista un sistema centralizado que refleje las estadísticas criminales. Los datos que se tienen son siempre de distintas fuentes y no hay un Instituto Estadístico que se encargue de procesar datos para obtener índices de criminalidad más confiables.

Según datos de marzo del año 2009, se atendieron en el Hospital de Urgencias 125 lesionados por arma blanca, 131 por arma de fuego y 731 víctimas de violencia callejera, totalizando 987 casos, apenas por encima en relación a igual período del año pasado. La ciudad de Córdoba tiene un promedio de entre 60 y 70 asesinatos por año, lo que la posiciona como una de las más seguras entre las grandes ciudades latinoamericanas. Además tiene una tasa de criminalidad muy inferior a la de ciudades igualmente pobladas en países como Brasil, Colombia o México. En 2010 por ejemplo, se registraron 41 homicidios, es decir, una baja del 42% respecto del promedio histórico.

Según otro artículo periodístico afirma que los homicidios en la provincia de Córdoba disminuyeron un 31,8% comparando las cifras oficiales del 2010 con las de 2009. En números, los crímenes ocurridos en todo el territorio provincial pasaron de 129 en el 2008, a 88 en 2010. Trasladando esas cifras a un parámetro de medición internacional como la tasa de criminalidad se puede decir que la cantidad de homicidios ubica a nuestra provincia con un índice notablemente inferior al del resto del país. Además Argentina, según datos avalados por el Banco Interamericano de Desarrollo y la Flacso (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales) es, junto a Uruguay y Chile, uno de los tres países más seguros de los 21 que integran Latinoamérica.

Mientras tanto los crímenes en la ciudad capital entre 2009 y 2010 disminuyeron notablemente de 82 a 47 personas, es decir, casi a la mitad. Si se aplica la fórmula para medir la tasa de criminalidad (cálculo que se utiliza para medir la criminalidad en un lugar específico, se mide la cantidad de homicidios por cada 100 mil habitantes. Se toman los homicidios por entender que al ser el delito más grave, es también el reflejo

más evidente de la violencia de la sociedad en la que el delito se produce), queda demostrado que en la ciudad de Córdoba se producen 3.5 homicidios cada 100.000 habitantes. De los 47 homicidios ocurridos en el año 2010, una gran mayoría (15) ocurrió en ocasión de robo, un número que evidentemente incrementa la sensación de inseguridad. Otro dato relevante es que casi un 20% (10 homicidios) se produjeron por ajustes de cuentas. Otro ítem destacado es el que se alcanza sumando los rubros que la Policía llama “Pasional” y “Violencia Familiar”, donde además de los hechos de violencia de género se suman problemas en los que, en general, víctimas y victimarios se conocen desde antes del crimen. Entonces, se trataría de hechos que no deberían vincularse a la inseguridad, sino a la violencia social.

“La violencia y el temor están interrelacionados con procesos de cambio social que a su vez generan nuevas formas de segregación socioespacial en las ciudades latinoamericanas. Esta situación se evidencia en las principales ciudades argentinas donde en las últimas décadas las clases medias altas y altas y los desarrollistas inmobiliarios, la prensa como formadora de opinión han usado el discurso de la inseguridad como una justificación a nuevas formas de segregación espacial en la ciudad que se ejemplifican con los proyectos urbanos cerrados o countries privados. Es así como la inseguridad sirve como legitimizadora de un proceso caracterizado por el abandono de los espacios públicos y el retiro hacia territorios cerrados y dotados de seguridad privada...” (Dammert, 2001). Como patrones comunes a las ciudades latinoamericanas y la relación con la inseguridad urbana se desprenden las siguientes características:

- El aumento de la sensación de inseguridad en la población; trae consigo el abandono progresivo de los espacios públicos;
- La consolidación de las urbanizaciones periféricas y cerradas
- La conformación de territorios del miedo y de la seguridad privada.

En este sentido, las rejas, murallas y casetas de seguridad privada presentan un claro mensaje de temor, inseguridad, desconfianza y segregación en las ciudades y a lo que ya estamos habituados y se convive de manera habitual. (Dammert, 2001).

5 Conclusiones

A modo de conclusiones finales del presente trabajo, se han podido verificar las preguntas de investigación y objetivos planteados desde el principio. En el caso de la ciudad de Córdoba, donde los desarrollos urbanos cerrados están en franco crecimiento, las principales razones por las que la clase media y media/alta elige este modelo de vida son la seguridad y porque representan un símbolo de status social. Tal como se analizó en el apartado sobre la “sensación de inseguridad”, si bien la tasa de criminalidad no aumentó y Córdoba no está considerada como una ciudad de peligro, se puede decir que los medios de prensa como formadores de opinión y las campañas de marketing y publicidades alientan y promueven esta necesidad de vivir en un ambiente vigilado y controlado las 24 hs del día. Por otro lado, el hecho de que el acceso a las “gated communities” sea restringido y limitado, produce este efecto de *exclusividad* que muchos ciudadanos buscan, lo que significa también que las relaciones serán con gente del mismo perfil socio-económico, lo que se denomina como homogeneidad entre los residentes, disminuyendo y anulando en los casos más extremos las relaciones con el común de los ciudadanos.

Los “countries” son elementos urbanos que segregan social y espacialmente. El tipo de segregación que producen es la *autosegregación o segregación voluntaria*, ya que los residentes no son obligados a vivir dentro, sino que ellos mismos escogen un modelo de vida que no es sostenible, donde se rompen lazos con la ciudad abierta, en entornos utópicos, que poco tienen que ver con la realidad. En casos extremos, como el analizado de la ciudad-pueblo Nordelta, al ser ya de escala de ciudad cerrada, los ciudadanos no tienen la necesidad de salir de la urbanización, porque allí mismo cuentan con el equipamiento necesario para realizar sus actividades.

En cuanto a la *fragmentación* en el tejido urbano, se evidencia en las imágenes analizadas, donde se clarifica la ausencia de relación con el entorno existente. Se trata de piezas autosuficientes, insertadas en un contexto con el cual tienen escasa o nula relación. Si bien rompen lazos con la ciudad, reproducen sus elementos dentro de los barrios cerrados, como las calles por ejemplo, las normas de velocidad, etc. Si bien desde el comienzo de las ciudades, siempre existió la fragmentación y segregación urbanas, en estos casos, donde existen pequeñas burbujas cerradas dentro del tejido abierto de una ciudad, se evidencian más claramente estos conceptos al existir barreras físicas que limitan el espacio, restringen los accesos y separan el “adentro” del “afuera”, el pertenecer o no.

Como ya se verificó en el desarrollo de la investigación, las “gated communities” en la ciudad de Córdoba no son sostenibles ni fomentan el desarrollo de ésta, ya que representan a la *ciudad dispersa*, ciudad periférica y suburbana, donde el crecimiento por expansión es ilimitado mientras haya suelo para urbanizar. Donde el automóvil es el protagonista y no se tiene en cuenta ni los transportes amigables con el ambiente ni el transporte público, en otras palabras, se exacerban los comportamientos

individualistas y egoístas. En este modelo de vida “a la americana”, el contacto con el “otro” se evita en lo posible y se pierde el sentido de pertenencia, de comunidad, donde los espacios que en su momento fueron públicos, ahora no lo son sino que son accesibles sólo para algunos. Estas situaciones no hacen otra cosa que alimentar la desigualdad y la violencia ciudadana, características siempre presentes en las ciudades latinoamericanas. Mientras las lógicas de mercado sean las que se encarguen de la planificación de la ciudad y no se trabaje en conjunto con el Estado, la ciudadanía, las Universidades, el modelo ya obsoleto y con un comprobado fracaso de la ciudad dispersa, seguirá siendo el resultado de esta sumatoria de fuerzas que no tienen un objetivo común, sino que cada una defiende lo que considera mejor para sí.

Según el artículo titulado LAC2025 (2012) del Banco Interamericano de Desarrollo, las tendencias y proyecciones futuras que impactarán en la calidad de vida de los latinoamericanos y caribeños para el año 2025 serán entre otras:

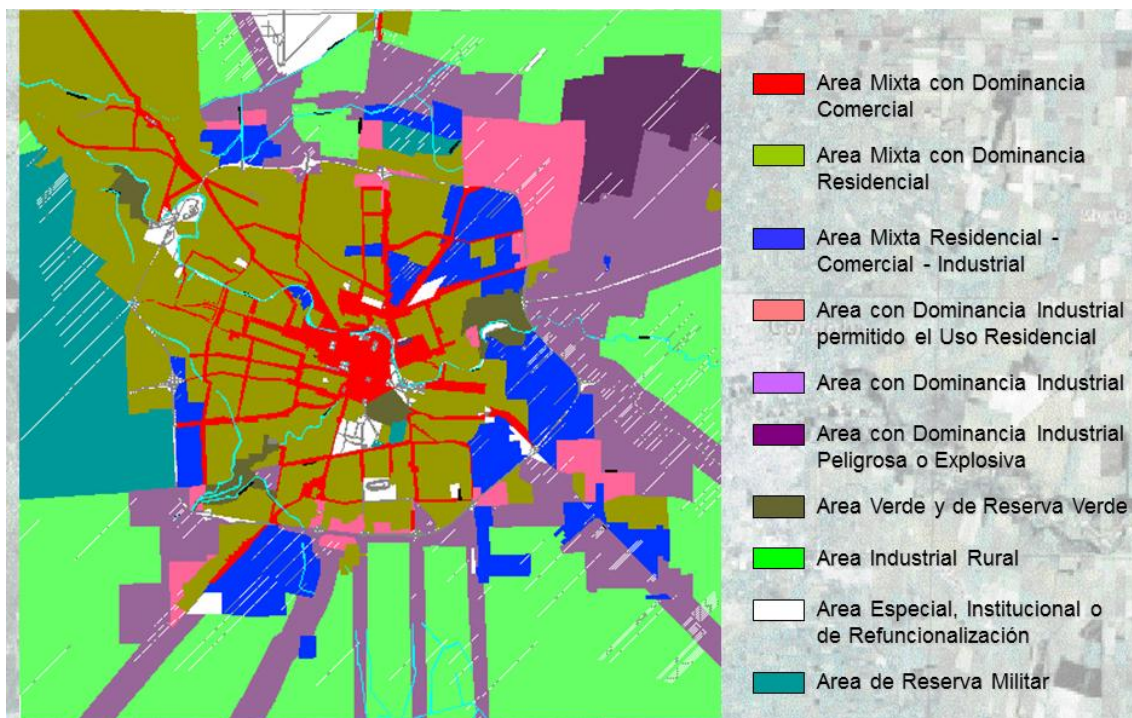
- En 12 años más el 85 % de nuestra población vivirá en ciudades—el nivel más alto del planeta.
- En Buenos Aires - Rosario- Córdoba constituirán el mega-corredor de Argentina con una distancia de 710 Km, 21 millones de habitantes y producirá el 49% de PIB del país.
- Las ciudades seguirán estando marcadas por la inequidad. El número total de personas que viven en condiciones urbanas precarias o sin servicios básicos podría llegar a más de 160 millones.
- Será necesario hacer inversiones históricas en mejoramiento de barrios y construcción de nuevas viviendas.
- Pero tanto las zonas ricas como las villas miseria ó favelas tendrán algo en común: la *híperconectividad*.
- América Latina se ha convertido en una de las regiones más peligrosas del mundo, con tasas de homicidios que triplican el promedio mundial. Sin embargo, la región le hará frente a este flagelo a través de estrategias integrales y de largo plazo. Las ciudades harán uso cada vez más inteligente de la enorme cantidad y disponibilidad de información.
- Se anticipa que en 2025 nuestras ciudades tendrán alrededor de 140 millones de automóviles. Es decir, 80 millones más de los que teníamos en 2010.
- Los Buses de Tránsito Rápido o BRTs son una alternativa nacida en América Latina que crecerá aún más en los próximos años. Hoy 60 ciudades y 20 millones de personas de la región los utilizan. (Ejemplo Solo Bus en Córdoba).
- También aumentará el uso de la bicicleta como alternativa de transporte. Como en Buenos Aires que ya existe.

Frente a este panorama marcado por el BID, las ciudades latinoamericanas crecerán en gran medida en los próximos años, por lo que es primordial dirigir y orientar ese crecimiento hacia una ciudad sostenible. Que responda a determinados objetivos sociales, medioambientales, políticos y culturales, en la que la participación ciudadana y las nuevas tecnologías tendrán un rol fundamental en el desarrollo urbano.

Deben tomarse medidas y plantear objetivos claros para orientar el crecimiento de estas urbes emergentes latinoamericanas a fin de lograr un urbanismo multidisciplinario, de visión estratégica e integral que contemple todos los ámbitos del complejo sistema que constituye a una ciudad. Donde se renueve el sentido de pertenencia y de comunidad por parte de los ciudadanos, que pasen a participar activamente acerca de la ciudad que desean para generaciones futuras, para construir ciudades más justas y equitativas, con diversidad de usos y personas, donde se fomente la educación y el compromiso medioambiental, donde se favorezca el contacto a través del *espacio público* como articulador y estructura fundamental del espacio urbano. Es necesario detener la privatización y venta del espacio público comunitario, que sólo aumenta la fragmentación del tejido y las desigualdades entre los ciudadanos generando una ciudad “archipiélago” compuesta de una sumatoria de partes inconexas y sin relación entre sí.

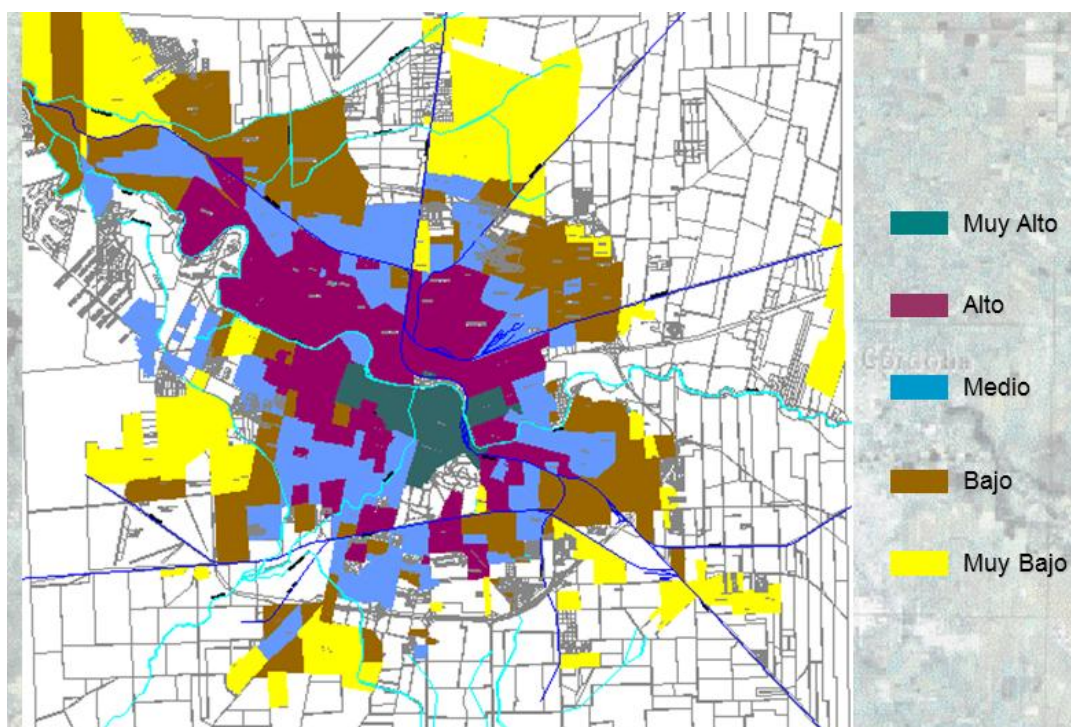
6 Anexo Gráfico

Figura 33. Plano síntesis de usos del Suelo



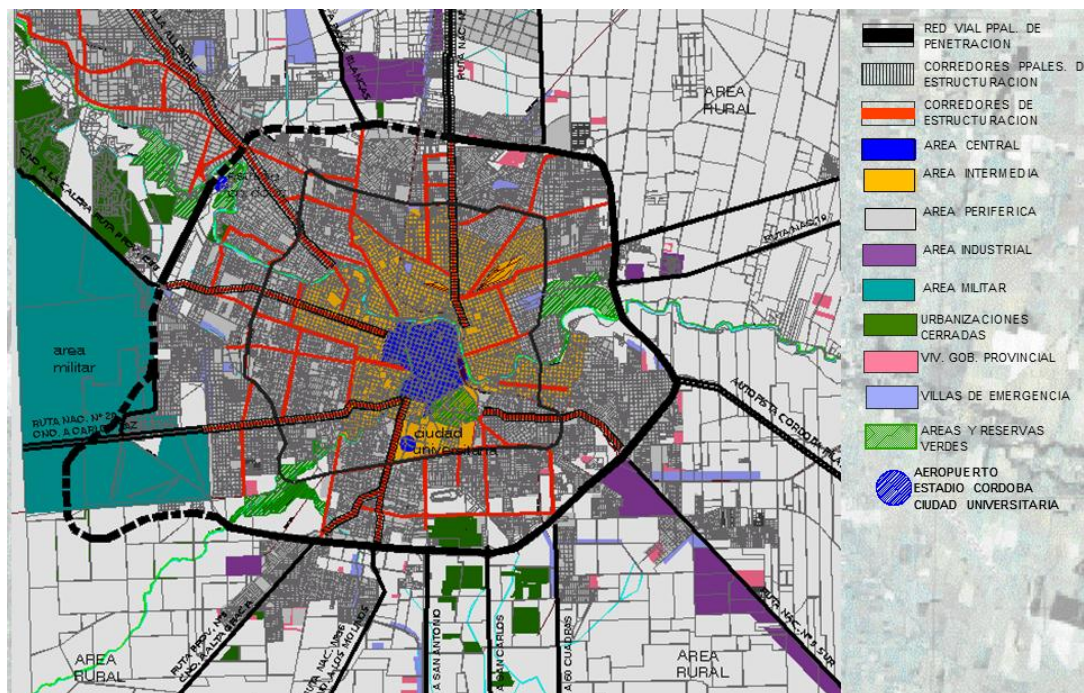
Fuente: Dirección de Urbanismo.

Figura 34. Valor del Suelo



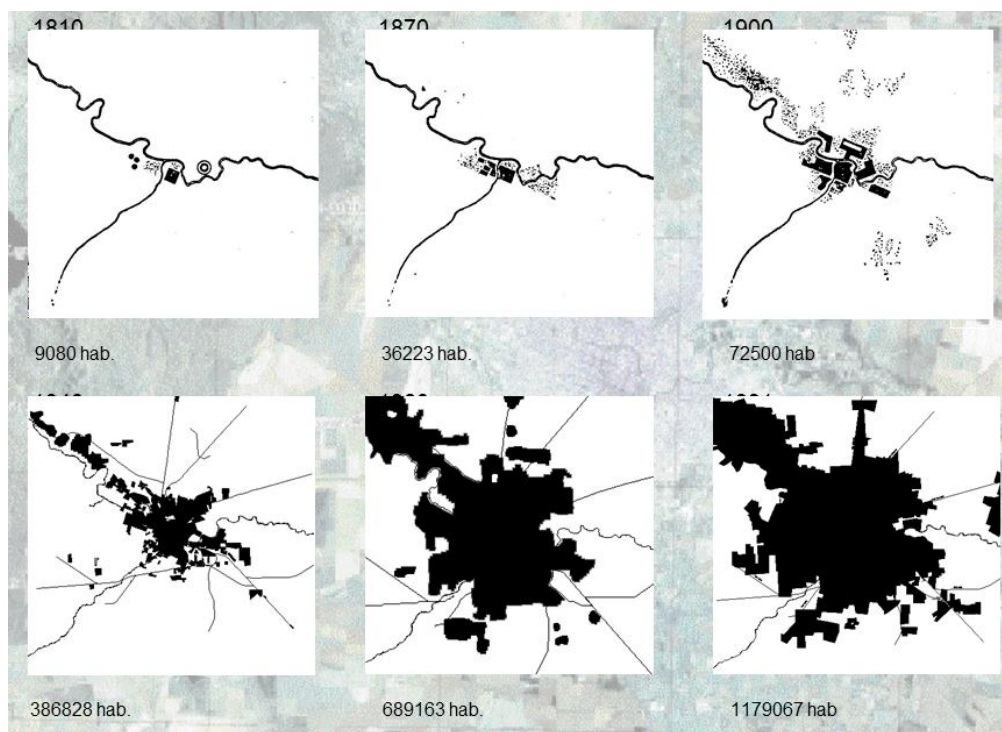
Fuente: El Inversor y la Construcción. Año 2002

Figura 34. Estructura Urbana de la ciudad



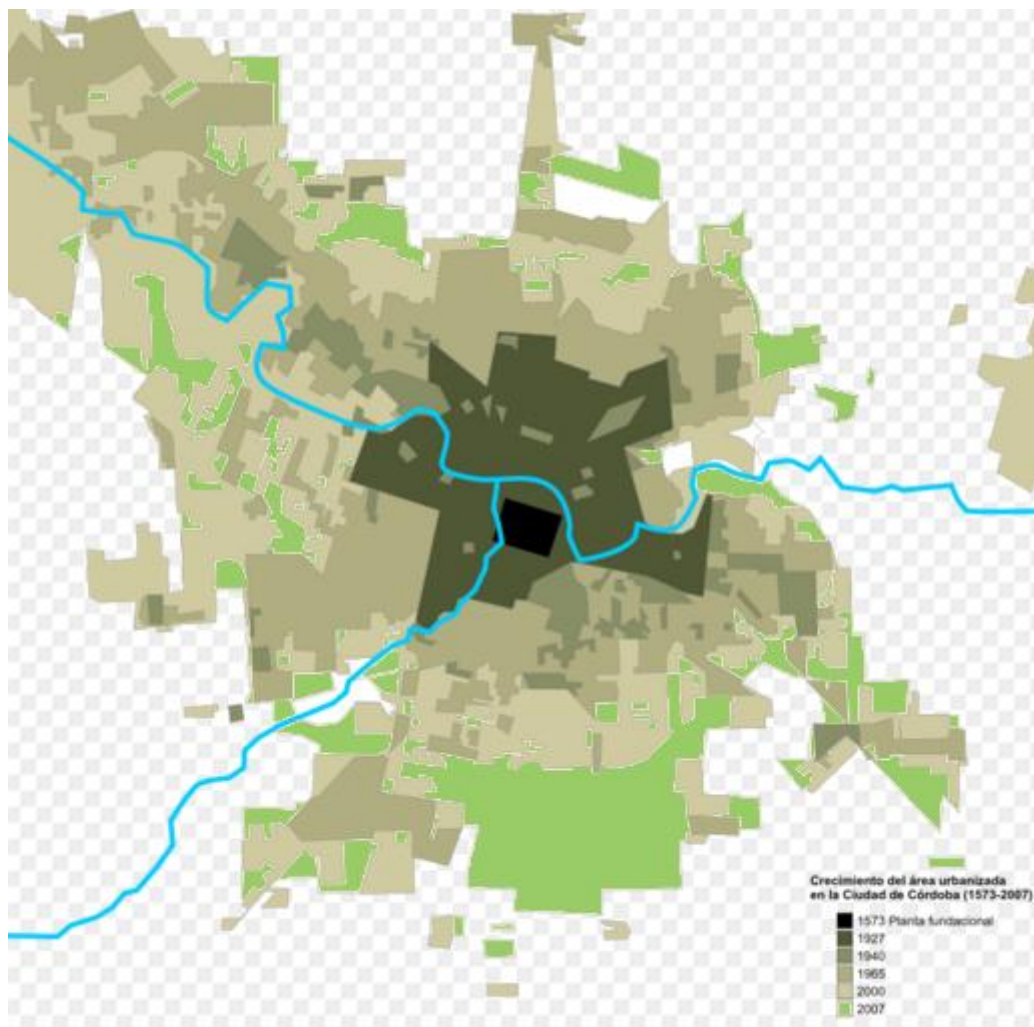
Fuente: Cátedra de Urbanismo UNC, Año 2008.

Figura 35. Crecimiento físico de la ciudad



Fuente: Cátedra de Urbanismo UNC, Año 2008.

Figura 36. Crecimiento Urbano de la Ciudad



Fuente: Municipalidad de Córdoba, año 2007.

7 Bibliografía

Libros

- HUXTABLE, Ada Louise, *The Unreal America. Architectures and Illusion*. The New Press, Nueva York, 1997.
- BORJA, Jordi; CASTELLS Manuel, *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus, Madrid, 1997.
- BORJA, Jordi, MUXÍ Zaida, *Espacio público: ciudad y ciudadanía*, Electa, Barcelona, 2002.
- NEL-LO, Oriol, *Ciutat de ciutats*, Empuries, Barcelona, 2001.
- ROSSI, Aldo, *La arquitectura de la ciudad*, [1971], Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2012.
- MUXÍ, Zaida, *La arquitectura de la ciudad global*, Editorial Nobuko, Buenos Aires, 2009.
- BARCELLONA, Pietro, *Postmodernidad y comunidad. El regreso de la vinculación social*. [1990], Trotta, Madrid, 1996.
- MONTANER, Josep María, *La modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2002.
- MONTANER, Josep María, *Las formas del siglo XX*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2002.
- NAVARRO, Vicenç, *Globalización económica, poder político y estado de bienestar*, Ariel, Barcelona, 2000.
- SASSEN, Saskia, *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokyo*, Eudeba, Buenos Aires, 1999.
- SOLÀ MORALES, Ignasi De, *“Presentes y Futuros. La arquitectura en la ciudad” y “Terrain vague” en Territorios*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2002.
- DE LONG, David G. *Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente*, Vitra Design Museum, Weil am Reim, 2000.
- SENNET Richard, *Identidad personal y vida urbana*, Paidós, Madrid, 2001.
- CHOMSKY, Noam, *Ilusiones necesarias, Control del pensamiento en la sociedades democráticas*, Libertarias, Madrid, 2002.
- DAVIS, Mike, *Más allá de Blade Runner, Control Urbano: la ecología del miedo*. Virus Editorial, Barcelona, 2001.
- ATKINSON, R., FLINT, J. *“Fortress UK? Gated communities, the spatial revolt of the elites and time-space trajectories of segregation”* Housing Studies Vol. 19, Issue 6, November 2004, pages 875-892.
- DAVIS, Mike: *Magical Urbanism. Latinos reinvented the US Big City*, Verso, Londres, Nueva York, 2000.
- SCHÜTZ, EIKE J. *Ciudades en América Latina. Desarrollo barrial y vivienda*. [1987], Ediciones Sur, Chile, 1996.
- CUENYA Beatriz, FALÚ Ana (eds), *Reestructuración del Estado y política de vivienda en Argentina*. Oficinas de Publicaciones CNC, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1997.
- SARLO, Beatriz, *Escenas de la vida posmoderna, Intelectuales, arte y videocultura en la Argentina*, Espasa-Calpe Argentina, Buenos Aires, 1994.
- GARCÍA ESPUCHE, Albert RUEDA; Salvador (eds.) *Debat de Barcelona IV. La ciutat sostenible*, Centre de la Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1999.

- GIRARDET Herbert, *Creando Ciudades sostenibles*. Tilde, Valencia, 2001.
- ROGERS, Richard. *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona, Gustavo Gilli, 2000.
- DI VIRGILIO Mercedes y PERELMAN Mariano: *Ciudades latinoamericanas: Desigualdad, segregación y tolerancia*. Buenos Aires, CLACSO, 2014.
- CARMAN María, VIEIRA da Cunha Neiva y SEGURA Ramiro: *Segregación y diferencia en la ciudad*. Buenos Aires, CLACSO, 2013.

Artículos

- WRIGHT, Frank Lloyd, “*La Ciudad*” (conferencia de Princeton University, 1930) en *El futuro de la arquitectura*, Poseidon, Barcelona, 1978.
- FERNANDEZ, Roberto, “*Escenarios Posurbanos*” en *Astrágalo*, cultura de la arquitectura y la ciudad. (El efecto de la globalización), 10, diciembre de 1998.
- BLAKELY Edward J. GAIL SNYDER Mary. “*Fortress America: gated communities in the United States / Washington, D.C.*” Brookings Institution Press; Cambridge, Massachusetts : Lincoln Institute of Land Policy, cop. 1997.
- Éric CHARMES. *La Vie périurbaine face à la menace des gated communities* / [Paris: L'Harmattan], DL 2006.
- ROITMAN Sonia, “*Barrios cerrados y segregación social urbana*”, University College London, Reino Unido, 2003.
- Coy M, PÖHLER M, 2002, “*Gated communities in Latin American megacities: case studies in Brazil and Argentina*” *Environment and Planning B: Planning and Design* 29(3) 355 – 370.
- Michael JANOSCHKA, “*El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*”, EURE, Santiago, 2002.
- VIDAL KOPPMANN,S. *La ciudad privada: nuevos actores, nuevos escenarios ¿nuevas políticas urbanas?* Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX,núm. 194 (15).<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn19415.htm>

Sitios Web

- <http://www.lavoz.com.ar/>
- <http://www.lmcordoba.com.ar/>
- <http://www.lanacion.com.ar/>
- <http://www2.cordoba.gov.ar/portal/>
- <http://www2.cordoba.gov.ar/portal/index.php/secretaria-de-cultura/direccion-general-deplaneamiento/planeamiento-i/>
- <http://www.cba.gov.ar/>
- <http://www.faudi.unc.edu.ar/>
- <http://urbanismo1a.blogspot.com.es/>